Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

+ *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.

+ *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.

+ *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.

+ *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertati di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da `http://books.google.com`

BIBLIOTECA
NAZIONALE
VITT. EMAN.
ATTI
UFFICIALI
14
5

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE

PER L'ANNO FINANZIARIO 1925-26

ROMA
PROVVEDITORATO GENERALE DELLO STATO
LIBRERIA
1926

Digitized by Google

(7361) Roma, 1926 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Digitized by Google

Roma, 11 *novembre* 1926.

Eccellenza,

Ho l'onore di presentare a V. E., nei termini prescritti, la relazione annua sull'andamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e delle Gestioni ad essa affidate, durante l'esercizio 1925–26.

L'assetto delle tariffe e del personale voluto da V. E., e sanzionato dai Regi Decreti-Legge 6 *aprile* 1925, *n.* 372 *e* 7 *aprile* 1925, *n.* 405, *ha dato i frutti attesi: il servizio ferroviario si è svolto con molta regolarità e con notevoli miglioramenti; in confronto del decorso anno finanziario, il coefficiente di esercizio è disceso dall'*88,90 *all'*85,01 *per cento; l'avanzo netto è salito da* 176 *a* 378 *milioni; situazione sempre più salda, che potrà meglio affrontare prossimi prevedibili aggravi, se non defletterà la vigile difesa degli introiti e la costante parsimonia nelle spese.*

Nello stesso tempo, i nuovi finanziamenti patrimoniali, autorizzati dal Regio Decreto-Legge 20 *ottobre* 1925, *n.* 1932, *hanno consentito di dare alla costruzione del materiale mobile ad alle opere di miglioramento delle linee e delle stazioni vigoroso impulso, che costituisce una delle più spiccate caratteristiche dell' esercizio in esame.*

L'Amministrazione attende fiduciosa dalla saggia previdenza dell'E. V. e dalla oculata azione del Governo la continuità dei mezzi finanziari atti a svolgere ulteriormente i programmi di lavoro che essa si è tracciata.

Il Direttore Generale
ODDONE

A S. E. l'On. COSTANZO CIANO
MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

Digitized by Google

Digitized by Google

Roma, 12 novembre 1926.

Egregio Direttore,

Ella ha ben messo in evidenza le direttive che guidano la nostra opera: disciplina e regolarità d'esercizio, aumento e miglioramento del patrimonio, rigida difesa del bilancio, con la più severa economia nelle spese.

L'aumento dell'avanzo non ci può indurre a deflettere dalla nostra via. Il suo ammontare di 378 milioni, in confronto di 4.689 milioni di spesa, è infatti ben poca cosa di fronte alla eventuale fluttuazione dei costi (il carbone insegni!) ed al maturare dei nuovi oneri per gli indispensabili debiti patrimoniali, che con sicurezza affrontiamo allo scopo di rendere il nostro apparecchio ferroviario sempre più rispondente alla vita economica ed alla difesa del Paese.

E' bene però tener presente, specialmente noi Amministratori, che si può mantenere la fiducia nella saldezza del bilancio ferroviario, solo a patto di difenderne strenuamente le fonti di entrata.

Il Paese sa, per altro, che la precisa volontà del Duce e la nostra quotidiana fatica per attuare integralmente le Sue direttive, tendono ad un sol fine: migliorare questo istrumento di potenza della Patria!

Il Ministro
CIANO

Al cav. di Gr. Cr. ing. CESARE ODDONE
DIRETTORE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

ROMA

Digitized by Google

Digitized by Google

INDICE

INTRODUZIONE ..... *Pag.* XXV

CAPO I. — ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA ..... » 1

1. Provvedimenti legislativi. — 2. Consiglio d'Amministrazione. — 3. Contratti. — 4. Modificazioni nei servizi affidati all'Amministrazione. — 5. Provvedimenti diversi d'ordine generale. — 6. Partecipazioni a consessi nazionali ed internazionali, conferenze, commissioni, ecc. — 7. Propaganda turistica e partecipazione ad esposizioni.

CAPO II. — RISULTATI FINANZIARI ..... » 14

1. Dati e raffronti generali.

Entrate. — 2. Titoli delle entrate e loro raffronto. — 3. Prodotti del traffico. — 4. Prodotti del traffico della rete per unità di lunghezza e di traffico. — 5. Introiti fuori traffico. — 6. Entrate eventuali.

Spese. — 7. Titoli di spesa e loro raffronto. — 8. Spese di personale. — 9. Spese di combustibile per la locomozione. — 10. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — 11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — 12 Spese per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — 13. Altre spese ordinarie. — 14. Spese complementari. — 15. Spese accessorie. — 16. Spese di esercizio (ordinarie e complementari) per unità di lunghezza e di traffico. — 17. Coefficiente di esercizio e formazione dell'avanzo. — 18. Spese straordinarie. — 19. Bilancio patrimoniale.

CAPO III. — PERSONALE ..... » 27

1. Consistenza del personale al 30 giugno 1926. — 2. Quantitativo medio di personale impiegato durante l'esercizio 1925-26. — 3. Spese di personale. — 4. Provvedimenti d'ordine generale relativi al personale. — 5. Assunzioni. — 6. Sistemazioni ed avanzamenti. — 7. Cessazioni dal servizio. — 8. Provvedimenti disciplinari. — 9. Sussidi e scuole. — 10. Istruzione professionale del personale.

Digitized by Google

CAPO IV. — LINEE ED IMPIANTI ..... *Pag.* 38

Lunghezza della rete. — 1. Lunghezza reale della rete a scartamento normale, esercitata dallo Stato. — 2. Lunghezza media della rete a scartamento normale esercitata dalle ferrovie dello Stato. — 3. Linee di confine esercitate da altre Amministrazioni. — 4. Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto. — 5. Lunghezza totale delle linee. — 6. Linee di navigazione attraverso lo stretto di Messina.

Sorveglianza delle linee. — 7 Sistemazione del servizio di vigilanza. — 8. Passaggi a livello. — 9. Visite alla linea. — 10. Soppressione del servizio di vigilanza notturna ai segnali fissi. — 11. Soppressione del servivizio domenicale di un cantoniere per ogni squadra. — 12. Servizio di sorveglianza sulle linee della Venezia Giulia e Tridentina, sulle linee della Sardegna e sulle secondarie sicule. — 13. Economia di personale.

Manutenzione ordinaria delle linee e dei fabbricati. — 14. Spese. — 15. Revisione dell'armamento. — 16. Risanamento della massicciata. — 17. Impiego del cemento armato.

Manutenzione straordinaria delle linee per prevenire o riparare danni di forza maggiore. — 18. Spese. — 19. Principali danni di forza maggiore.

Lavori speciali sulle linee in dipendenza di movimenti tellurici. — 20. Spese.

Rinnovamento, rifacimento e rafforzamento del binario. — 21. Spese. — 22. Programma generale di sistemazione degli armamenti.

Nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi ed officine in conto aumento patrimoniale. — 23. Spese. — 24. Raddoppiamento di binari. — 25. Nuovi lavori e miglioramenti eseguiti alle linee. — 26. Opere d'arte in muratura e cemento armato. — 27. Ponti metallici. — 28. Lavori di ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate. — 29. Lavori di ampliamento e sistemazione delle officine, dei depositi locomotive e combustibili, delle squadre di rialzo e impianti affini. — 30. Lavori per impianto di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento, ecc. — 31. Lavori per impianti e miglioramenti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento e di sicurezza. — 32. Case cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitorî del personale di macchina e dei treni. — 33. Case economiche per i ferrovieri.

Impianti per l'illuminazione elettrica, telegrafici e telefonici. — 34. Illuminazione delle stazioni e degli uffici. — 35. Illuminazione elettrica dei treni. — 36. Illuminazione elettrica delle locomotive. — 37. Illuminazione elettrica dei segnali. — 38. Impianti telegrafici, telefonici e tele-

Digitized by Google

fonoforici. — 39. Impianti telegrafici e telefonici approvati. — 40. Consistenza degli impianti telegrafici e telefonici al 30 giugno 1926.

Impianti di elettrificazione. — 41. Consistenza degli impianti. — 42. Impianti ultimati o in corso. — 43. Studi e progetti.

Lavori eseguiti con stanziamenti speciali. — 44. Lavori di ripristino e di completamento nelle terre liberate e nelle nuove provincie. — 45. Lavori per l'arredamento dei porti e diversi.

Notizie generali sul modo d'esecuzione dei lavori ed argomenti vari. — 46. Appalti e contratti. — 47. Controversie con gli appaltatori. — 48. Liquidazioni. — 49. Espropriazioni. — 50. Incendi. — 51. Concessioni diverse. — 52. Vendite, permute ed acquisti. — 53. Consegne dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — 54. Affitto di terreni e fabbricati ferroviari e proventi diversi. — 55. Attività agricolo-forestale. — 56. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — 57. Cantiere di Livorno per la iniezione dei legnami e treno cantiere mobile.

Allegati. — 1. Elenco dei principali danni di forza maggiore e relativi lavori eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926. — 2. Elenco dei lavori di rinnovamento, rifacimento e rafforzamento degli armamenti autorizzati durante l'anno 1925-26. — 3. Elenco dei lavori di rinnovamento, rifacimento e rafforzamento degli armamenti eseguiti durante l'anno 1925-26. — 4. Elenco dei raddoppiamenti di binari attivati, in corso ed approvati nell'esercizio 1925-26 — 5. Elenco dei nuovi lavori sulle linee eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926. — 6. Elenco delle opere d'arte in muratura e cemento armato in corso d'esecuzione al 30 giugno 1926. — 7. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici in corso d'esecuzione al 30 giugno 1926. — 8. Elenco dei nuovi impianti e lavori nelle stazioni eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926. 9. — Elenco dei nuovi impianti e lavori nei depositi ed officine eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926. — 10. Elenco dei nuovi impianti di pompatura d'acqua eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926. — 11. Elenco dei nuovi impianti di apparati centrali ultimati o ancora in corso al 30 giugno 1926.

CAPO V. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE ..... *Pag.* 128

Percorrenza e consumi. — 1. Percorrenza dei treni e delle locomotive in corsa. — 2. Percorrenza delle locomotive di manovra. — 3. Percorrenze virtuali e tonnellate-chilometro rimorchiate virtuali e reali. — 4. Peso medio per treno e locomotiva. — 5. Combustibili. — 6. Lubrificanti.

Trazione elettrica. — 7. Traffico e consumo delle linee a trazione elettrica. — 8. Preparazione e stipulazione di contratti per fornitura energia elettrica. — 9. Difficoltà invernali e inconvenienti vari nell'esercizio a trazione elettrica.

Digitized by Google

Dotazione. — 10. Consistenza del Parco delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1926. — 11. Veicoli a scartamento normale non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. — 12. Radiazioni e alienazioni. — 13. Costruzioni di nuovi rotabili. — 14. Nuove ordinazioni passate durante il 1925-26. — 15. Distribuzione dei mezzi di trazione. — 16. Quantità media di materiale atto al servizio.

Manutenzione. — 17. Quantità di locomotive fuori servizio per riparazioni. — 18. Quantità di veicoli fuori servizio per riparazioni. — 19. Riparazione delle locomotive nelle officine dei depositi. — 20. Riparazione locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione. — 21. Riparazione locomotive nelle officine private. — 22. Riparazione tachimetri per locomotive. — 23. Riparazione dei veicoli nelle squadre di rialzo. — 24. Riparazione dei veicoli nelle officine dell'Amministrazione. — 25. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — 26. Costo delle riparazioni.

Studi ed esperimenti. — 27. Miglioramenti alle locomotive a vapore. — 28. Lubrificazione gruppi motori delle locomotive. — 29. Miglioramenti nel servizio di trazione dei treni merci. — 30. Automotrice a carrelli con motori a combustione. — 31. Automotrici con motori a scoppio. 32. Carrelli manovratori con motori a scoppio. — 33. Lubrificazione periodica delle boccole mediante lana-crine imbevuta di olio minerale scuro. — 34. Locomotive elettriche. — 35. Studi di nuovi veicoli e di modifiche e migliorie ai veicoli già in servizio.

CAPO VI. — TRAFFICO ..... *Pag.* 161

Servizio viaggiatori e bagagli. — 1. Entità del traffico viaggiatori e bagagli. — 2. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — 3. Servizi e concessioni speciali. — 4. Movimento generale dell'Anno Santo. — 5. Comunicazioni interne. — 6. Servizi con carrozze della Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits. — 7. Comunicazioni e servizi diretti con l'estero. — 8. Servizi di biglietti internazionali per viaggiatori e bagagli. — 9. Modificazione delle tariffe viaggiatori.

Servizio merci. — 10. Entità del traffico merci. — 11. Ripartizione del carico merci. — 12. Traffico ai porti. — 13. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'esercizio 1925-26 sulle ferrovie dello Stato. — 14. Trasporti di derrate. — 15. Trasporti vinicoli. — 16. Trasporti di agrumi. — 17. Trasporti di fiori. — 18. Trasporti di bestiame. — 19. Carri disponibili per il traffico. — 20. Carico medio per asse e portata carri. — 21. Ciclo medio del materiale da carico. — 22. Percorso medio per trasporto. — 23. Carico medio per giorno lavorativo. — 24. Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata. — 25. Trasporti di merci con treni viaggiatori. 26. Modificazioni alle tariffe interne delle merci. — 27. Servizi interna-

Digitized by Google

zionali per merci. — 28. Servizio doganale. — 29. Servizi cumulativi e di corrispondenza con ferrovie e tramvie. — 30. Servizi cumulativi con le linee di navigazione con le isole. — 31. Servizi cumulativi internazionali. — 32. Servizi portuali e lacuali. — 33. Servizio dei trasporti a domicilio. — 34. Concessioni speciali e contratti dell'esercizio. — 35. Trasporti militari. — 36. Prevenzione e repressione furti. — 37. Reclami ed indennizzi per danni alle persone. — 38. Reclami ed indennizzi per avarie, furti, mancanze e ritardi sui trasporti di cose.

CAPO VII. — SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI ..... *Pag.* 197

Approvvigionamenti. — 1. Considerazioni generali sul mercato dei materiali. — 2. Notizie generali sulle forniture. — 3. Commissione acquisti. — 4. Spese incontrate per gli acquisti. — 5. Approvvigionamenti e scorte carboni. — 6. Legna ed altri combustibili solidi nazionali. — 7. Combustibili liquidi, olii e lubrificanti. — 8. Materiale metallico di armamento, per servizio d'acqua e per meccanismi. — 9. Legnami d'armamento. — 10. Materiale rotabile, macchinario d'officina, pezzi di ricambio. — 11 Materiali da lavoro, di esercizio e di consumo. — 12. Gestione copertoni. — 13. Gestione vestiario. — 14. Magazzini e movimento delle scorte. — 15. Approvvigionamenti per l'Amministrazione delle poste e telegrafi. — 16. Gestione speciale viveri. — 17. Aziende autonome per lo sfruttamento di terreni petroliferi e dei boschi dell'Albania.

Istituto Sperimentale. — 18. Attività normale dell'Istituto. — 19. Studi speciali. — 20. Contributo dell'Istituto a congressi e commissioni speciali.

Servizi sanitari. — 21. Personale sanitario. — 22. Visite sanitarie. — 23. Morbosità. — 24. Infortuni. — 25. Malaria. — 26. Quiescenze. — 27. Igiene e profilassi delle malattie infettive. — 28. Accertamenti. — 29. Organizzazione dei soccorsi sanitari negli impianti delle ferrovie dello Stato.

Esercizio delle ferrovie secondarie della Sicilia. — 30. Lunghezza. — 31. Materiale rotabile. — 32. Servizio dei treni. — 33. Percorrenza dei treni e consumo di combustibili. — 34. Personale. — 35. Risultati finanziari.

Navigazione. — 36. Notizie generali. — 37. Servizio linee postali. — 38. Servizio dei ferry-boats attraverso lo stretto di Messina. — 39. Situazione del personale e provvedimenti per la sistemazione. — 40. Introiti delle linee postali. — 41. Spese per le linee postali. — 42. Introiti e spese dello stretto di Messina. — 43. Gestione piroscafo « Adriatico».

Ufficio mobilitazione. — 44. Organizzazione dell'ufficio mobilitazione.

Dopolavoro ferroviario. — 45. Costituzione ed organizzazione del Dopolavoro. — 46. Propaganda. — 47. Dopolavoro agrario. — 48. Dopolavoro domestico, igienico ed assistenziale. — 49. Dopolavoro educativo e culturale. — 50. Dopolavoro ricreativo e sportivo. — 51. Proventi e spese del Dopolavoro.

Digitized by Google

Servizi contabili, finanziari e di riscontro. — 52. Servizi contabili e finanziari. — 53. Riscontro della Corte dei Conti. — 54. Controllo prodotti. — 55. Operazioni per conto di terzi.

Gestioni speciali. — 56. Pensioni e sussidi. — 57. Opera di previdenza. — 58. Fondazione Elena di Savoia. — 59. Fondazione Vittorio Emanuele III. — 60. Mutui al personale. — 61. Fondo garanzia per le cessioni. — 62. Case economiche per i ferrovieri. — 63 Mutui a cooperative edilizie ferroviarie.

ALLEGATI.

N. 1. Bilancio generale al 30 giugno 1926 ..... *Pag.* 259
» 2. Bilancio 1925-26 – Parte ordinaria – Entrate e spese al netto..... » 265
» 3. Riassunto dei prodotti del traffico (rete principale, stretto di Messina, secondarie sicule) ..... » 294
» 4. Prodotti del traffico della Navigazione ..... » 294
» 5. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio ..... » 295
» 6. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate per spese di carattere patrimoniale ..... » 297
» 7. Consistenza patrimoniale, al 30 giugno 1926, dei materiali di scorta nei magazzini od in corso di regolarizzazione contabile per lavori ed impianti ..... » 298
» 8. Valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio » 299
» 9. Lunghezza della rete in chilometri ..... » 302
» 10. Potenzialità delle stazioni al 30 giugno 1926 e 1905..... » 303
» 11. Situazione generale del personale al 30 giugno 1926..... » 306
» 12. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute ..... » 308
» 13. Consistenza del Parco al 30 giugno 1926 ..... » 310
» 14. Situazione del Parco veicoli F. S. a scartamento normale al 30 giugno 1926 ..... » 312
» 15. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali ..... » 314
» 16. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici elettriche a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali... » 315
» 17. Costruzione di nuove locomotive presso l'industria privata..... » 316
» 18. Costruzione di nuovi veicoli presso l'industria privata..... » 317
» 19. Locomotive ed automotrici riparate nelle officine delle F. S. e nelle officine private ..... » 318
» 20. Veicoli riparati nelle officine F. S., nelle officine private e nelle squadre di rialzo, esercizi 1925-26 e 1924-25 ..... » 319

Digitized by Google

N. 21. Materiale rotabile a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1925 e al 30 giugno 1926 ..... *Pag.* 320
» 22. Percorrenza dei treni e dei veicoli ..... » 324
» 23. Percorrenza in locomotive-km. ed automotrici-km. delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche ..... » 326
» 24. Consumo di materie di ungimento e di illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa ..... » 327
» 25. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e di illuminazione per locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale nel 1925-26 e relativa spesa ..... » 328
» 26. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e di illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa... » 330
» 27. Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci ..... » 331
» 28. Utilizzazione dei carri utili al traffico ..... » 332
» 29. Carico per compartimento di merci e bestiame nel 1913-14 e dal 1916-17 al 1925-26 ..... » 333
» 30. Carico per mese di merci e bestiame sulla rete esercitata ..... » 334
» 31. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'anno 1925-26 sulle ferrovie dello Stato ..... » 335
» 32. Movimento delle merci nei porti ..... » 339
» 33. Peso delle principali merci caricate ai porti e corrispondente quantità dei carri utilizzati ..... » 340
» 34. Quantità dei carri caricati di uva, mosto, vino, e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1916 al 1925 ..... » 342
» 35. Quantità dei carri caricati di agrumi in Sicilia e in Calabria ..... » 343
» 36. Traffico delle merci importate dalle ferrovie estere ..... » 344
» 37. Traffico delle merci esportate sulle ferrovie estere ..... » 345
» 38. Accidenti nel servizio e loro conseguenze ..... » 346

Digitized by Google

Digitized by Google

INDICE ALFABETICO ANALITICO

A

ACCERTAMENTI, ASSISTENZA MEDICA, FARMACEUTICA, OSPEDALIERA, pagg. 225-226.

ACCIDENTI nel servizio e loro conseguenze (allegato n. 38), pag. 346.

ACQUISTI: (V. Spese incontrate per gli – ecc.), (V. Vendite ecc.).

AFFITTO di terreni e fabbricati ferroviari e proventi diversi, pag. 69.

AGRUMI (V. Quantità di carri caricati di –) (V. Trasporti di –).

ALIENAZIONI (V. Radiazioni ecc.).

ALLEGATI, pagg. 255-346.

ALLOGGI del personale (V. Case cantoniere ecc.).

ANNO SANTO (V. Movimento generale dell' –).

ANTICIPAZIONI del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio (allegato 5) pagg. 295-296.

APPALTATORI (V. Controversie con gli –).

APPALTI E CONTRATTI (per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria), pagg. 67-68.

APPARATI CENTRALI di blocco, di segnalamento di sicurezza (V. Lavori per impianti e miglioramenti ecc.), (V. Elenco dei nuovi impianti di – ecc.).

APPROVVIGIONAMENTI: pagg. 197-215 – e scorte carboni, pagg. 201-204; – per l'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi, pag. 212.

ARMAMENTO (V. Programma generale ecc.), (V. Revisione dell' –).

ASSUNZIONI, pagg. 31-32.

ATTIVITÀ: – agricolo – forestale, pag. 69; – normale dell'Istituto (Sperimentale), pagg. 215-216.

AUTOMOTRICE – I: – a carrelli con motori a combustione, pag. 158; – con motori a scoppio, pag. 158.

AVANZAMENTI (V. Sistemazioni e –).

AVANZO (V. Coefficiente d'esercizio e formazione dell'avanzo).

AVARIE (V. Reclami ecc.).

AZIENDE autonome per lo sfruttamento di terreni petroliferi e di boschi dell'Albania, pagg. 214-215.

B

BAGAGLI (V. Servizio – ecc.).

BESTIAME (V. Trasporti di –).

BIGLIETTI (V. Servizi di biglietti internazionali ecc.).

BILANCIO 1925-26 parte ordinaria, entrate e spese al netto (allegato 2) pagg. 265-293; – patrimoniale, pagg. 23-24.

BINARIO (V. Rinnovamento, rifacimento ecc.), (V. Raddoppiamento di binari), (V. Elenco raddoppiamento ecc.).

Digitized by Google

C

CANTIERE di Livorno per la iniezione dei legnami e treno cantiere mobile, pag. 71.

CARATTERISTICHE generali dell'anno finanziario 1925-26 pag. XXV.

CARBONI (V. Approvvigionamenti e scorte di –).

CARICO: – medio per asse e portata di carri, pagg. 181-182; – medio per giorno lavorativo, pag. 182; – medio giornaliero per chilometro di rete esercitata, pag. 183; – per compartimento, di merce e bestiame nel 1913-14 e dal 1916-17 al 1925-26 (allegato 20) pag. 333; – per mese di merce e bestiame sulla rete esercitata, Esercizi 1924-25 e 1925-26, (allegato 30) pag. 334.

CARRELLI manovratori con motori a scoppio, pag. 158.

CARRI disponibili per il traffico, pag. 181.

CASE: – cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitori del personale di macchina e dei treni, pagg. 55-56; – economiche, per i ferrovieri, pag. 56 e pagg. 251-253.

CEMENTO armato (V. Impiego del –), (V. Opere d'arte in muratura e –).

CESSAZIONE dal servizio, pagg.. 34-36.

CICLO MEDIO del materiale da carico, pag. 182.

COEFFICIENTE di esercizio e formazione dell'avanzo, pag. 22; e pagg. 25-26.

COMMISSIONE acquisti pag. 199.

COMUNICAZIONI: – e servizi diretti con l'estero, pagg. 168-169; – interne, pagg. 165-166.

COMBUSTIBILI: pagg. 130-132; (V. Spese di – ecc.); – liquidi, olii e lubrificanti, pag. 204.

CONCESSIONI: (V. Servizi e – speciali); – diverse (riguardanti la linea), pag. 68; speciali e contratti dell'esercizio (per trasporti di merci), pagg. 191-193.

CONSEGNE dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni, pag. 60.

CONSESSI, conferenze, commissioni (V. Partecipazione a –).

CONSIDERAZIONI: – generali sul mercato dei materiali, pag. 197-198; sui risultati del bilancio (Introduzione) pag. XXXI.

CONSIGLIO d'Amministrazione, pagg. 4-5.

CONSISTENZA: – degli impianti telegrafici, telefonici al 30 giugno 1926, pag. 60; – degli impianti (di elettrificazione), pagg. 60-66; – del Parco (rotabili) ferrovie Stato al 30 giugno 1926, pagg. 136-138; – del personale al 30 giugno 1926, pagg. 27-28; patrimoniale al 30 giugno 1926 dei materiali di scorta, ecc., (allegato 7) pag. 298.

CONSUMO – i: (V. Percorrenze e) di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento normale, nel 1925-26 e spese relative, (allegato 25), pagg. 328-329; – di combustibile, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa, Esercizio 1925-26 (allegato 26) pag. 330; – di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa (allegato 24) pag. 327.

CONTRATTI: – dell'esercizio per trasporti di merce (V. Concessioni speciali); – e appalti (V. Appalti e contratti); – (per appalti lavori, forniture servizi speciali ecc.), pag. 5; (V. Preparazione e stipulazione di – ecc.).

CONTRIBUTO (dell'Istituto Sperimentale) a Congressi e Commissioni speciali, pag. 218.

CONTROLLO prodotti, pag. 242.

CONTROVERSIE con gli appaltatori (per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria), pag. 67.

CORTE DEI CONTI (V. Riscontro della –).

COSTITUZIONE ed organizzazione del Dopolavoro ferroviario, pagg. 236-237.

COSTO DELLE RIPARAZIONI (dei rotabili) pagg. 155-156.

COSTRUZIONE: – di nuovi rotabili, pagg. 140-141; – di nuove locomotive presso l'industria privata, (allegato 17) pag. 316; – di nuovi veicoli presso l'industria privata (allegato 18) pag. 317.

Digitized by Google

D

DANNI: – alle persone (V. Reclami, indennizzi ecc.); – di forza maggiore, (V. Manutenzione straordinaria ecc.), (V. Principali – di forza maggiore), (V. Elenco dei principali danni di forza maggiore).

DATI E RAFFRONTI GENERALI (sui risultati finanziari), pagg. 14-16. — Tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche a scartamento normale F. S. e ai loro apparecchi speciali (allegati 15 e 16) pagg. 314-315.

DEPOSITI (V. Lavori di ampliamento – ecc.), (V. Nuovi impianti ecc.), (V. Elenco dei nuovi impianti e lavori nei – ecc.).

DERRATE (V. Trasporti di –).

DIFFICOLTÀ INVERNALI E INCONVENIENTI VARI (nell'esercizio a trazione elettrica) pag. 136.

DIMOSTRAZIONE: – delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1926 per spese di carattere patrimoniale, (allegato 6) pag. 297; – delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute, (allegato 12) pag. 308.

DISTRIBUZIONE DEI MEZZI DI TRAZIONE, pagg. 143-144.

DOPOLAVORO FERROVIARIO, pagg. 236-239; – agrario pag. 237; – domestico, igienico, assistenziale pagg. 237-238; – educativo, pagg. 238-239; – ricreativo e sportivo pag. 239.

DORMITORI DEL PERSONALE ecc. (V. Case cantoniere ecc.).

DOTAZIONE (materiale rotabile), pagg. 136-147.

E

ECONOMIA DI PERSONALE (nel servizio di sorveglianza delle linee) pag. 42.

ELENCO DEI LAVORI di rinnovamento, rifacimento e rafforzamento degli armamenti eseguiti, pagg. 91-93.

ELENCO DEI LAVORI di rinnovamento, rifacimento e rafforzamento degli armamenti autorizzati durante l'anno 1925-26, pagg. 94-96.

ELENCO DEI RADDOPPIAMENTI dei binari attivati, in corso ed approvati nell'esercizio 1925-26, pagg. 97-99.

ELENCO DEI PRINCIPALI DANNI DI FORZA MAGGIORE e relativi lavori eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926, pagg. 72-90.

ELENCO DEI NUOVI LAVORI sulle linee eseguiti o ancora in corso, al 30 giugno 1926, pagg. 100-102.

ELENCO DELLE OPERE D'ARTE in muratura e cemento armato in corso d'esecuzione al 30 giugno 1926, pagg. 103-104.

ELENCO DEI LAVORI per la sistemazione dei ponti metallici in corso d'esecuzione al 30 giugno 1926, pagg. 105-106.

ELENCO NUOVI IMPIANTI e lavori nelle stazioni eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926, pagg. 107-120.

ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI e lavori nei depositi ed officine eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926, pagg. 121-125.

ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI di pompatura d'acqua eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1926, pagg. 126-127.

ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI di apparecchi centrali ultimati o in corso al 30 giugno 1926, pag. 127.

ELENCO delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria, (allegato 2) pagg. 268-275.

ELETTRIFICAZIONE (V. Impianti di –).

ENERGIA ELETTRICA (V. Spese ecc.).

ENTITÀ: – del traffico merci, pagg. 171-173; – del traffico viaggiatori e bagagli, pagg. 161-162.

ENTRATE, pagg. 16-17; – eventuali, pag. 17; (V. Riassunto della parte ordinaria delle – e delle spese al netto).

Digitized by Google

ESERCIZIO DELLE FERROVIE secondarie della Sicilia, pagg. 228-230.

ESPORTAZIONE (V. Traffico delle merci esportate ecc.).

ESPOSIZIONE (V. Propaganda turistica).

ESPROPRIAZIONI, pag. 69.

F

FABBRICATI FERROVIARI (V Affitto di terreni ecc.), (vedi manutenzione ordinaria dei –).

FERRY-BOATS (V. Servizi dei –).

FIORI (V. Trasporto di –).

FONDAZIONE : ELENA DI SAVOIA pagg. 248-249; – VITTORIO EMANUELE III, pag. 249.

FONDO DI GARANZIA PER LE CESSIONI pagg. 250-251.

FORNITURE (V. Notizie generali sulle forniture).

FURTI (V. Prevenzione e repressione –), (V. Reclami ecc.).

G

GESTIONE-I : – copertoni, pagg. 208-209 ; – piroscafo «Adriatico», pag. 235 ; – speciali, pagg. 243-254 ; – speciale viveri, pagg. 212-214 ; – vestiario, pag. 209-210.

I

IGIENE E PROFILASSI delle malattie infettive, pagg. 224-225.

ILLUMINAZIONE : – delle stazioni e degli uffici, pagg. 56-57 ; – elettrica delle locomotive, pag. 58 ; – elettrica dei segnali, pagg. 58-59 ; – elettrica dei treni, pagg. 57-58 ; (V. Impianti per l' –).

IMPIANTI : – di elettrificazione (V. Consistenza degli – ecc.), pagg. 60-67 ; – (di elettrificazione) ultimati o in corso, pagg. 63-66 ; – per l'illuminazione elettrica, telegrafici e telefonici, pagg. 56-60 ; – (V. Spese per nuovi impianti e miglioramenti delle linee) ; – telegrafici, telefonici e telefonoforici, pag. 50 (V. Consistenza degli impianti ecc.) ; – telegrafici e telefonici approvati, pagg. 59-60.

IMPIEGO DEL CEMENTO ARMATO, pag. 44.

IMPORTAZIONE (v. Traffico delle merci importate, ecc.).

INCENDI, pag. 68.

INFORTUNI, pagg. 222-223.

INIEZIONE DEL LEGNAME (V. Cantiere di Livorno).

INTENSITÀ media chilometrica del traffico merci (v. Percorrenza dei trasporti, ecc.).

ITRODUZIONE pag. XXV-XXXII.

INTROITI : – delle linee postali (di navigazione) pag. 233 ; – fuori traffico, pag. 17 ; – e spese dello Stretto di Messina, pag. 234.

ISTRUZIONE PROFESSIONALE del personale, pagg. 36-37.

ISTITUTO SPERIMENTALE, pagg. 215-218.

L

LAVAGGIO CARRI (V. Lavori per impianti di rifornimento, ecc.).

LAVORI : – di ampliamento e sistemazioni delle officine, dei depositi locomotive e combustibili, delle squadre di rialzo e impianti affini, pagg. 52-53 ; – di ripristino e di completamento nelle terre liberate e nelle nuove provincie, pag. 67 ; – di ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate, pagg. 50-52 ; (V. Notizie generali sul modo d'esecuzione dei – ecc.) ; – eseguiti con stanziamenti speciali, pag. 67 ; – speciali sulle linee in dipendenza di movimenti tellurici, pag. 45 ; – per arredamento dei porti e diversi, pag. 67 ; – per impianto di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento ecc., pagg. 53-54 ; – per impianti e miglioramenti di apparati centrali, di blocco di segnalamento e di sicurezza, pagg. 54-55.

Digitized by Google

LEGNA ED ALTRI COMBUSTIBILI SOLIDI NAZIONALI, pag. 204.

LEGNAMI D'ARMAMENTO, pag. 206.

LINEE E IMPIANTI (Capo IV), pagg. 38-127.

LINEE : – di Navigazione attraverso lo Stretto di Messina, pag. 39 ; – di confine esercitate da altre Amministrazioni, pag. 38 ; (V. Nuovi impianti ecc.) ; (V. Nuovi lavori ecc.), (V. Sorveglianza ecc.), (V. Elenco dei nuovi lavori sulle linee ecc.).

LIQUIDAZIONI (per lavori a carico della parte straordinaria del bilancio e delle spese complementari), pag. 69.

LOCOMOTIVE : (V. Quantità di – fuori servizio ecc.), (V. Riparazioni ecc.) ; – a vapore (V. Miglioramenti ecc.), (V. Percorrenze delle – ecc.), (V. Peso medio ecc.) ; – elettriche, pagg. 159-160 ; ed automatici a vapore ed elettriche riparate nelle officine, nei depositi F. S. e nelle officine private (allegati 19) pag. 318.

LUBRIFICANTI, pag. 132.

LUBRIFICAZIONI : – gruppi motori delle locomotive, pag. 157 ; – periodica delle boccole mediante lana-crine imbevute di olio minerale scuro, pagg. 158-159.

LUNGHEZZA : – della rete pagg. 38-39 e pag. 303 (allegato 9) – media della rete a scartamento normale esercitata dalle ferrovie dello Stato, pag. 38 ; – reale della rete a scartamento normale, pag. 38 ; – reale e media delle linee a scartamento ridotto, pagg. 38-39 e pag. 228 ; – totale delle linee, pag. 39.

M

MAGAZZINI e movimento delle scorte pagg. 210-212.

MALARIA, pagg. 223-224.

MANCANZE (V. Reclami ecc.).

MANUTENZIONE : pagg. 146-156; – ordinaria delle linee e dei fabbricati, pagg. 42-44 ; – straordinaria delle linee per prevenire o riparare danni di forza maggiore, pagg. 44-45 ; – straordinaria (V. Spese per – ecc.), (V. spese per la manutenzione del materiale rotabile) (V. spese per la manutenzione delle linee e del materiale per la trazione elettrica.

MASSICCIATA (V. Risanamento della –).

MATERIALE-I : (V. Quantitativo medio di materiale atto al servizio) ; – di lavoro, di esercizio e di consumo, pagg. 207-208 ; di scorta nei magazzini (V. Consistenza patrimoniale, ecc.) – metallico di armamento, per servizio d'acqua e per meccanismo, pag. 204-205 – rotabile pag. XXVII (introduzione) – rotabile, macchinario d'officina, pezzi di ricambio, pagg. 206-207 – rotabile a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1926 e 1925 (allegato 21) pag. 320 ; – rotabile (delle linee a scartamento ridotto della Sicilia), pag. 228.

MERCATO DEI MATERIALI (V. Considerazioni generali sul –).

MERCE : (V. Servizio merci), (V. Servizio internazionale), (V. Ripartizione del carico), – (V. Tonnellaggio ecc.), (V. Trasporti di – con treni viaggiatori).

MIGLIORAMENTI : – alle locomotive a vapore, pagg. 156-157 ; – nel servizio di trazione dei treni merci, pag. 157.

MODIFICAZIONI : – alle tariffe interne delle merci, pagg. 183-184 ; – delle tariffe viaggiatori, pagg. 170-171 ; – nei servizi affidati all'Amministrazione, pagg. 5-8.

MORBOSITÀ, pagg. 220-221.

MOTORI A SCOPPIO (V. Automotrici con –).

MOVIMENTO : – delle merci nei porti (allegato 32) pag. 339 ; – generale dell'Anno Santo, pagg. 163-165.

MUTUI : – a cooperative edilizie, ferroviarie, pagg. 253-254 ; – al personale, pagg. 249-250.

N

NAVIGAZIONE, pagg. 231-235, (V. Linee di –).

NOTIZIE : – generali (sulla Navigazione), pag. 231 ; – generali sul modo d'esecuzione dei lavori e argomenti vari, pagg. 66-70 ; – generali sulle forniture, pagg. 198-199.

Digitized by Google

NUOVI IMPIANTI e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi e officine in conto aumento patrimoniale, pagg. 47-56.

NUOVI LAVORI e miglioramenti eseguiti alle linee, pag. 48.

NUOVE ORDINAZIONI (di rotabili) passate durante il 1925-26, pagg. 141-143.

NUOVI ROTABILI (V. Costruzione di –).

O

OFFICINE DEL MATERIALE fisso di Pontassieve, pag. 70.

OFFICINE (V. Lavori di ampliamento ecc.), (V. Nuovi impianti ecc.), (V. Elenco dei nuovi impianti e lavori nei depositi e nelle – ecc.).

OPERA DI PREVIDENZA, pagg. 245-248.

OPERAZIONI PER CONTO DI TERZI, pagg. 242-243.

OPERE D'ARTE IN MURATURA e cemento armato, pagg. 48–49; (V. Elenco delle opere d'arte ecc.).

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA (Capo I, pagg. 1-13).

ORGANIZZAZIONE DEI SOCCORSI SANITARI negli impianti delle ferrovie dello Stato, pagg. 226-227.

P

PARCO FERROVIE STATO (V. Consistenza – ecc.).

PARTECIPAZIONE a consessi nazionali e internazionali, conferenze, commissioni ecc., pagg. 11-12.

PARTITE detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria (V. Elenco delle –).

PASSAGGI a livello, pagg. 39-41.

PATRIMONIO (V. Bilancio patrimoniale).

PENSIONI e sussidi, pagg. 243-245.

PERCORRENZE e consumi, pag. 128.

PERCORRENZA – e: – dei treni e dei veicoli, esercizio 1925-26, pagg. 321-322 (allegato 22); – dei treni e delle locomotive in corsa, pag. 128; – dei treni e consumo combustibile (sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia), pag. 228; – delle locomotive di manovra, pagg. 128-129; – giornaliera di treni viaggiatori, pagg. 162-163; – in locomotive-km. e automotrici-km. delle locomotive e automotrici a vapore ed elettriche, pag. 326 (allegato 23); – virtuali e tonnellate-km. rimorchiate virtuali e reali, pag. 129.

PERCORSO: – medio per trasporto, pag. 182; – medio dei trasporti, tonnellate-km. e intensità chilometrica del traffico merci, pag. 33 (allegato 27).

PERMUTA (V. Vendite e –).

PERSONALE (Capo III), pagg. 23-37 e pag. XXVI (introduzione).

PERSONALE (V. Quantitativo medio ecc.); – (V. Situazione generale del personale), pagg. 306-307 (allegato 11); – sanitario, pag. 219; – delle linee a scartamento ridotto della Sicilia), pag. 228.

PESO: – delle principali merci caricate ai porti e corrispondenti quantità di carri utilizzati, pag. 340 (allegato 33); – medio per treno e locomotiva, pagg. 129-130.

POMPATURA d'acqua (V. Elenco dei nuovi impianti di – ecc.).

PONTI metallici, pagg. 49-50 (V. Elenco dei lavori per la sistemazione dei – ecc.).

PORTATA MEDIA DEI CARRI (V. Carico medio per asse e portata dei carri).

PORTI (V. Movimento delle merci nei –)

POTENZIALITÀ delle stazioni al 30 giugno 1926 e al 1905, pag. 304 (allegato 10).

PREPARAZIONE e stipulazione di contratti per fornitura di energia elettrica, pag. 135.

Digitized by Google

PREVENZIONE e repressione furti, pag. 195.

PRINCIPALI DANNI DI FORZA MAGGIORE, pag. 45.

PRODOTTI : – del traffico, pag. 16 ; – del traffico della rete per unità di lunghezza e di traffico, pag. 17 ; – del traffico (Navigazione) pag. 294.

PROGRAMMA generale di sistemazione degli armamenti, pagg. 46-47.

PROPAGANDA : – del Dopolavoro, pag. 237 ; – turistica e partecipazione ad esposizioni, pagg. 12-13.

PROVENTI e spese del Dopolavoro, pag. 239.

PROVVEDIMENTI : – d'ordine generale relativi al personale, pagg. 30-31 ; – disciplinari, pag. 36 ; – diversi d'ordine generale, pagg. 9-10 ; – legislativi, pagg. 1-4.

PULIZIA CARROZZE (V. Lavori per impianti di rifornimenti ecc.)

Q

QUANTITÀ : – dei carri caricati di agrumi in Sicilia ed in Calabria, pag. 343 (allegato 35) ; – di carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1916 al 1925, pag. 342 (allegato 34) ; – di locomotive fuori servizio per riparazione, pag. 146 ; – di veicoli fuori servizio per riparazione, pagg. 146-147 ; – media di materiale atto al servizio, pagg. 144-146.

QUANTITATIVO medio di personale impiegato durante l'esercizio 1925-26, pagg. 28-29.

QUIESCENZE, pag. 224.

R

RADDOPPIAMENTI DI BINARI, pag. 48, (V. Elenco dei – attivati, in esecuzione od approvati nell'anno finanziario 1925-26), (V. Spese per –).

RADIAZIONI E ALIENAZIONI, pagg. 139-140.

RECLAMI ed indennizzi per avarie, furti, mancanze e ritardi sui trasporti di cose, pagg. 195-196.

RECLAMI ed indennizzi per danni alle persone, pag. 195.

REVISIONE dell'armamento, pag. 43.

RIASSUNTO : – del personale e sua ripartizione in addetti e non addetti all'esercizio, pag. 306 (allegato 11) ; – dei prodotti del traffico, pag. 294 (allegato 2) ; – della parte ordinaria delle entrate e delle spese (al netto), pagg. 266-267 (allegato 2).

RIFORNIMENTO d'acqua (V. Lavori per impianti di – ecc.)

RINNOVAMENTO, rifacimento e rafforzamento del binario, pagg. 46-47, (V. Spese per –), (V. Elenco dei lavori di – eseguiti ecc.), (V. Elenco dei lavori di – autorizzati ecc.).

RIPARAZIONE : – dei veicoli nelle squadre di rialzo, pagg. 153-154 ; – dei veicoli nelle officine dell'Amministrazione, pag. 154 ; – dei veicoli nelle officine private, pag. 154 ; – delle locomotive nelle officine dei depositi, pagg. 149-150 ; – locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione, pagg. 150-152 ; – locomotive nelle officine private, pagg. 152-153 ; – rotabili (V. Costo delle riparazioni) ; – tachimetri per locomotive, pag. 153.

RIPARTIZIONE del carico merci, pagg. 173-174.

RISANAMENTO della massicciata, pagg. 43-44.

RISCALDAMENTO (V. Lavori per impianti di –).

RISCONTRO della Corte dei Conti, pag. 241.

RISULTATI FINANZIARI : (Capo II), pagg. 14-26 – dell'esercizio 1925-26, pag. XXVIII (introduzione) (delle linee a scartamento ridotto), pagg. 229-230.

RITARDI (V. Reclami ed indennizzi ecc.).

Digitized by Google

S

SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI (Capo VII) pagg. 197-251.

SERVIZIO: – con carrozze della Compagnia internazionale dei vagoni-letto, pagg. 167-168; – contabili finanziari e di resoconto, pagg. 249-251; – cumulativi con le linee di navigazione con le isole, pagg. 189-190; – cumulativi di corrispondenza con ferrovie e tramvie, pagg. 187-189; – cumulativi internazionali, pag. 191; – dei ferry-boats attraverso lo stretto di Messina, pag. 202; – dei trasporti a domicilio, pag. 191; – dei treni delle linee a scartamento ridotto della Sicilia, pag. 218; – di biglietti internazionali per viaggiatori e bagagli, pagg. 166-170; – di sorveglianza delle linee, pagg. 39-40; – di sorveglianza delle linee della Venezia Giulia e Tridentina sulle linee della Sardegna e sulle secondarie sicule, pag. 42; – di segnali, pag. 137; – e concessioni speciali, pag. 193 – internazionali per merci, pagg. 194-197; – linee postali (Navigazione), pagg. 231-232; – portuali e lacuali, pag. 190; – sanitari, pagg. 219-227; – viaggiatori e bagagli, pagg. 161-171.

SISTEMAZIONI: – del servizio di vigilanza, pag. 39; – e avanzamenti, pagg. 32-34.

SITUAZIONE: – degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva, pagg. 291-293 (allegato 2); – del Parco veicoli a scartamento normale al 30 giugno 1926, pag. 312 (allegato 14); – del personale (Navigazione) e provvedimenti per la sistemazione, pagg. 232-233; – generale del personale al 30 giugno 1926, (allegato 11) pag. 306.

SOPPRESSIONE: – del servizio di vigilanza notturna ai segnali fissi, pag. 41; – del servizio domenicale di un cantoniere per ogni squadra, pag. 42.

SORVEGLIANZA delle linee, pagg. 39-42.

SPESE, pagg. 18-25; – accessorie, pagg. 21-22; – complementari, pag. 20; – d'energia elettrica per la trazione dei treni, pag. 19; – di combustibile per la locomozione, pagg. 18-19; – di esercizio per unità di lunghezza e di traffico, pag. 22; – di personale, pagg. 18 e 29-30; – di personale al lordo (V. Dimostrazione delle – di personale ecc.); – incontrate per gli acquisti, pag. 200; – ordinarie (altre spese ordinarie), pag. 20; – per la manutenzione del materiale rotabile, pag. 19; – per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica, pag. 19; – per la manutenzione ordinaria delle linee ecc., pagg. 42-43; – per la manutenzione straordinaria ecc., pagg. 44-45; – per lavori speciali sulle linee in dipendenza di movimenti tellurici, pag. 45; – per nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi ecc., pagg. 47-48; – per le linee postali (Navigazione con le isole), pagg. 233-234; – per rinnovamento, rifacimento e rafforzamento del binario, pag. 46; – straordinarie, pagg. 22-24.

SQUADRE di rialzo (V. Lavori di ampliamento ecc.).

STRADE di accesso alle stazioni (V. consegna di piazzali ecc.).

STAZIONI (V. Lavori di ampliamento delle – ecc.), (V. Elenco di nuovi impianti e lavori nelle – ecc.), (V. Nuovi impianti).

STUDI: – di nuovi veicoli e di modifiche e migliorie ai veicoli già in servizio, pag. 160; – ed esperimenti (sul materiale di trazione), pagg. 156-160; – e progetti (per impianti di elettrificazione), pagg. 65-66, – speciali (Istituto Sperimentale) pagg. 216-218.

SUSSIDI E SCUOLE, pag. 36.

SVILUPPO: – dei titoli «linee e mezzi d'esercizio» e «capitale», pagg. 262-263 (allegato 1). – per articoli, dei capitoli della Entrata e della Spesa per il 1925-26, compresi i residui; e confronto col 1924-25, pagg. 276-290; – della rete pag. XXV (introduzione).

T

TACHIMETRI (V. Riparazione –).

TARIFFE: – interne delle merci (V. Modificazioni alle –); – viaggiatori (V. Modificazioni alle –)

TERRE liberate (V. Lavori di ripristino e completamento nelle – ecc.).

TERRENI ferroviari (V. Affitto di terreno ecc.).

TITOLI: – delle entrate e loro raffronto, pag. 16; – di spesa e loro raffronto, pag. 18.

TONNELLAGGIO e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'esercizio 1925-26 sulle ferrovie dello Stato, pagg. 175-178.

TONNELLATE-CHILOMETRO: – del traffico merci (V. Percorso medio dei trasporti ecc.); – rimorchiate virtuali e reali (V. Percorrenze virtuali e –).

Digitized by Google

TRAFFICO: – (Capo VI) pagg. 161-196 e pag. XXV (introduzione); – ai porti, pagg. 174-175, (V. Prodotti del –); – delle merci importate dalle ferrovie estere, pag. 344 (allegato 36); – delle merci esportate, pag. 34 (allegato 37); – e consumi delle linee a trazione elettrica, pagg. 132-136; – merci (V. Entrate del – merci); – viaggiatori e bagagli (V. Entrate del –).

TRASPORTO – i: – di agrumi, pag. 180; – di bestiame, pag. 181; – di derrate, pagg. 179-180; – di fiori, pagg. 180-181; – di merci con treni viaggiatori, pag. 183; – militari, pagg. 193-194; – vinicoli, pag. 180; (V. – a domicilio).

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE, (Capo V) pagg. 128-160.

TRENI (V. Percorrenze treni), (V. Peso medio ecc.), (V. Percorrenze giornaliere treni viaggiatori).

TRENI merci (V. miglioramenti alle locomotive ecc.).

U

UFFICIO MOBILITAZIONE, pagg. 235-236.

UTILIZZAZIONE DEI CARRI UTILI AL TRAFFICO, pag. 332 (allegato 28).

UVA (V. Quantità dei carri caricati di uva ecc.).

V

VALORE INVENTARIALE del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio costituente la dotazione al 30 giugno 1926, pag. 299 (allegato 8).

VEICOLI (V. Quantità dei veicoli fuori servizio ecc.), (V. Riparazione – ecc.); a scartamento ordinario non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, pagg. 138-139; – riparati nelle officine e nelle squadre di rialzo F. S. e nelle officine private nell'esercizio 1925-26 e 1924-25, pag. 319 (allegato 20).

VENDITE e permute, acquisti, pag. 69.

VIAGGIATORI (V. Servizio viaggiatori ecc.).

VIGILANZA (V. Sistemazione dei servizi di vigilanza), (V. Soppressione del servizio di – notturna ai segnali fissi).

VISITE: – alle linee, pag. 41; – sanitarie, pagg. 219-220.

W

WAGONS-LITS (V. Servizi con carrozze ecc.).

Digitized by Google

Digitized by Google

Variazioni del carico merci sull'intera rete dall'esercizio 1905-06 al 1925-26

Digitized by Google

Digitized by Google

INTRODUZIONE

Caratteristiche generali. — Dopo l'anno finanziario 1924-25 che fu veramente eccezionale, per il forte sviluppo del traffico, e segnò una data memorabile nella storia delle Ferrovie dello Stato, per il raggiunto pareggio del bilancio, l'anno finanziario 1925-26 si presenta come un anno di assestamento.

Il servizio si è svolto con piena regolarità ed il traffico, pur senza raggiungere i forti incrementi degli anni immediatamente precedenti, ha avuto tuttavia un aumento che è paragonabile a quello di altri anni in condizioni normali, e che è sicuro indizio della vitalità delle forze del Paese.

Sviluppo della rete. — La lunghezza della rete ferroviaria esercitata, è passata, nell'esercizio 1925-26, da km. 15.760 a km. **15.772** per le linee a scartamento normale, rimanendo invariata in km. **726** per le linee a scartamento ridotto.

La lunghezza dei tratti a doppio binario crebbe da km. 3.706 a km. **3.722** e quella delle linee esercitate a trazione elettrica crebbe da km. 855 a km. **914** (1).

Durante l'esercizio furono cedute (col 1° gennaio 1926) all'industria privata le linee di navigazione con le isole.

Traffico. — Il movimento dei viaggiatori ha accusato un incremento di circa il **6** %, dovuto in gran parte ai pellegrinaggi che si sono intensamente sviluppati nel 1° semestre dell'esercizio, ma il movimento delle merci ha presentato solo un aumento del **2,71** % nel tonnellaggio caricato e del **5,27** % nel quantitativo delle tonnellate-km. trasportate.

Se ora esaminiamo il grafico allegato in questa pagina possiamo vedere che incrementi di traffico paragonabili a quello suddetto, ed anche minori, si sono avuti in altri anni dell'anteguerra, in periodi cioè di piena normalità ed attività del Paese.

Nel periodo che va dall'inizio dell'esercizio di Stato allo scoppio della guerra l'incremento del carico merci fu continuo, più accentuato nei primi tre anni e sensibilmente minore negli anni successivi, (nei quali si ebbe un massimo del 5,50 e un minimo dell'1,2 % con una media del 2,69 %).

(1) Sono anche esercitati a trazione elettrica dalle Ferrovie dello Stato altri 74,9 km. nel Trentino per conto di società private.

Digitized by Google

La guerra interruppe questo andamento, causando una depressione del traffico merci, che perdurò anche nei primi anni del dopo guerra. Dal 1921-22 però si verificò una forte ripresa, grazie alla quale il valore del carico merci, anche senza tener conto di quello derivante dalle linee delle nuove provincie e della Sardegna, ha potuto raggiungere un livello superiore a quello cui sarebbe pervenuto se, durante la guerra ed il dopo guerra, si fosse continuato a verificare lo stesso incremento medio del periodo normale anteguerra.

In base a queste considerazioni si può ritenere probabile, per gli anni prossimi, il verificarsi di un moderato incremento del traffico e quindi dei prodotti consimile a quello che si è verificato nell'anteguerra, in periodi di progressivo sviluppo dell'agricoltura, dell'industria e dei commerci.

Per il servizio viaggiatori si effettuarono, nell'esercizio 1925-26, **77** milioni di treni-km. di fronte a 70 milioni dell'anno precedente, e per il servizio delle merci si effettuarono **61** milioni di treni-km. di fronte a 58 milioni dell'anno precedente.

La percorrenza dei treni a trazione elettrica aumentò da 11 a **13** milioni di chilometri.

Per quanto riguarda in particolare il servizio dei viaggiatori, il grafico qui allegato mette in evidenza come la percorrenza giornaliera d'orario dei treni sulla rete entro i vecchi confini abbia raggiunto, nel 1925-26, lo stesso valore che aveva negli ultimi anni anteguerra, mentre, per quanto riguarda la composizione media di tali treni, si è avuto un aumento da 17,01 assi carrozze nel 1913-14 a **19,8** nel 1925-26.

Per quanto riguarda il servizio merci, lo specchietto qui appresso riportato fa rilevare il progressivo miglioramento avuto nell'utilizzazione del materiale.

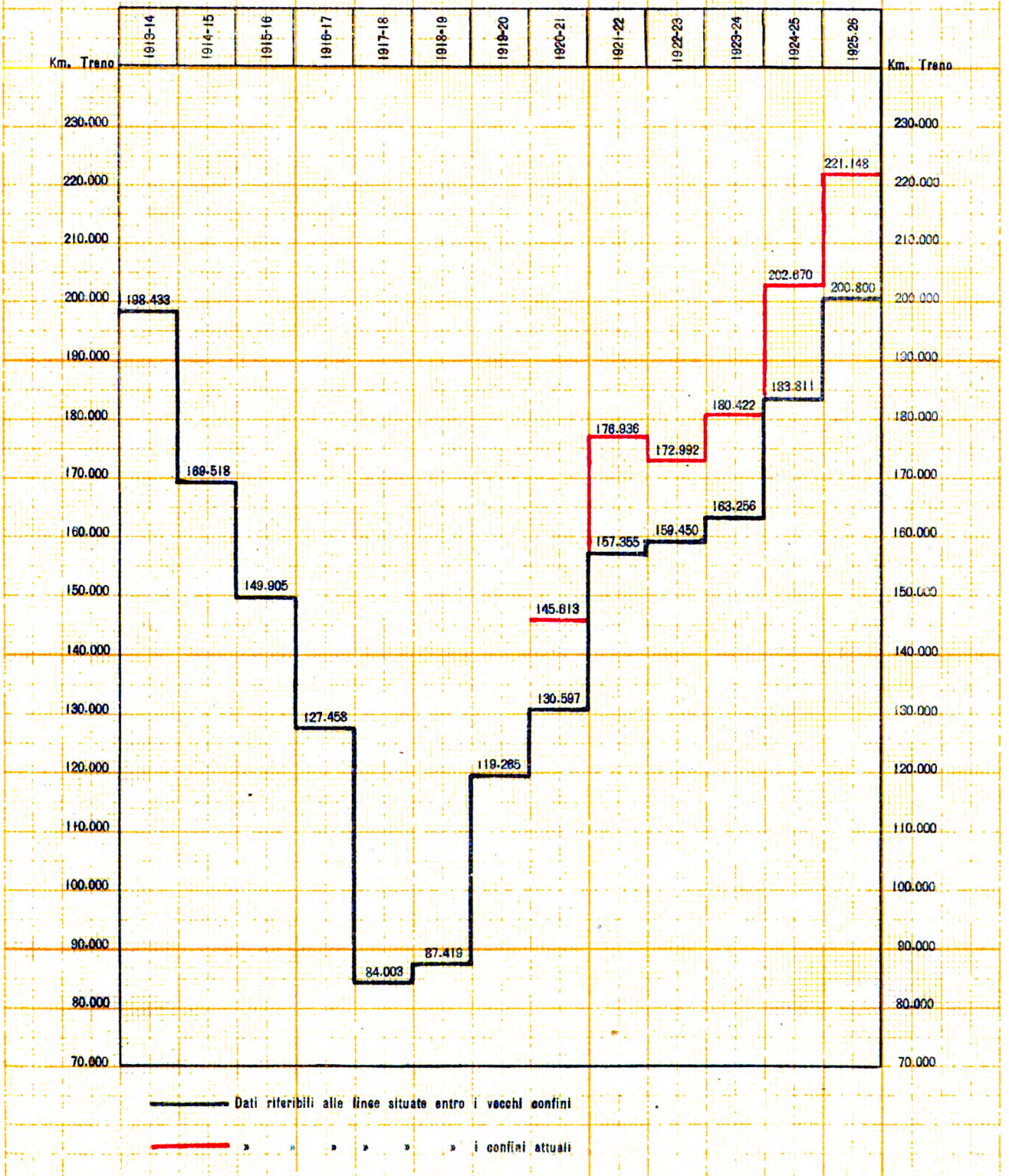
		1925-26	1924-25	1913-14
Carico medio per asse carro	Tonn.	**5,289**	5,207	4,300
Percorrenza media dei trasporti . . .	Km.	**184,15**	181,23	171,—
Durata del ciclo.	giorni	**6**	6.7h	5.23h

Personale. — Nell'esercizio 1924-25 il forte incremento nel traffico e le difficoltà invernali avevano, in un primo tempo, reso necessario un aumento nel quantitativo del personale (da 176.000 a 178.000 agenti).

Digitized by Google

Medie annuali delle percorrenze giornaliere dei treni viaggiatori

(in base all' orario di servizio)



Digitized by Google

Digitized by Google

Nel 1925-26 invece, con l'assestamento del servizio e dei turni, si potè, non solo eliminare il detto aumento, ma ridurre gradatamente il quantitativo degli agenti a un livello sensibilmente inferiore a quello che si aveva al principio dell'esercizio precedente.

Infatti da 178.000 agenti si potè discendere ad una situazione inferiore a **173.000** agenti al 30 giugno 1926 e la diminuzione è continuata ancora nel periodo successivo (1).

Il quantitativo medio di personale impiegato per l'esercizio, durante l'anno finanziario 1925-26, risultò sensibilmente inferiore a quello dell'anno precedente, come risulta dallo specchietto qui appresso riportato :

QUANTITATIVO DI AGENTI	**1925-26**	1924-25
Complessivo	**171,937**	174.608
Per km. di linea	**10,41**	10,57
Per ogni milione di assi-km. rimorchiati .	**32,76**	35,36

Materiale rotabile. — La dotazione di materiale rotabile che era risultata sufficiente, non senza difficoltà, a smaltire il traffico dell'esercizio 1924-25, andò sensibilmente riducendosi durante l'esescizio 1925-26, perchè, mentre da una parte si dovettero demolire o alienare i rotabili per i quali non risultava più conveniente la riparazione, d'altra parte non riuscì possibile introdurre in servizio un corrispondente quantitativo di materiale nuovo.

Alla fine pertanto dell'esercizio 1925-26 la dotazione delle locomotive a vapore ed elettriche si trovò ad essere ridotta di circa 100 unità, quella delle carrozze di 765 unità e quella dei bagagliai e dei carri rispettivamente di 310 e 1.800 unità, in confronto alla situazione dell'anno precedente.

Mediante opportuni provvedimenti presi dall'Amministrazione per accelerare le riparazioni, specialmente delle locomotive, la quantità di materiale atto al servizio, durante l'esercizio 1925-26, potè essere conservata in misura adeguata ai bisogni ; ed anzi, per le locomotive, fu portata ad un valore assoluto superiore a quello dell'anno precedente. Con ciò si potè smaltire anche il traffico del 1925-26 risultato, come si è già detto, più elevato di quello del 1924-25 ; ma le difficoltà incontrate hanno

(1) La situazione al 31 ottobre 1926 era di 172.477 agenti.

Digitized by Google

messo maggiormente in evidenza l'assoluta necessità di provvedere ad adeguate forniture di nuovo materiale.

Ottenuti i fondi necessari, in base alle disposizioni del R. decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932, sono stati subito concretati ed approvati i relativi fabbisogni, per i quali è stata già passata alle ditte costruttrici una prima ordinazione di **78** locomotive a vapore ed elettriche, **110** carrozze e **3.280** carri, e si sta per passarne un'altra di 215 locomotive, 200 carrozze, 150 bagagliai e 2.800 carri.

Le riparazioni del materiale rotabile si svolsero regolarmente durante l'esercizio 1925-26, con un sensibile aumento nel quantitativo delle locomotive riparate, sia nelle officine e depositi dell'Amministrazione, sia nelle officine private. Per i veicoli il quantitativo delle riparazioni eseguite nelle officine dell'Amministrazione risultò pure superiore a quello corrispondente dell'esercizio precedente, compensando abbondantemente la diminuzione verificatasi nelle riparazioni eseguite dalle officine private.

Risultati finanziari dell'esercizio 1925-26. — I prodotti del traffico dell'esercizio 1925-26 hanno presentato un sensibile aumento rispetto a quelli dell'anno precedente, per effetto delle modificazioni di tariffe andate in vigore nell'aprile e nel maggio 1925, e per effetto anche dell'incremento verificatosi nel traffico.

I prodotti del traffico viaggiatori e bagagli sulla rete ferroviaria aumentarono di 235 milioni (da 1.472 a **1.707**), e quelli delle merci di 551 milioni (da 2.608 a **3.159**).

I prodotti della Navigazione diminuirono da 22 milioni a **13**, essendo venuti meno, col 1° gennaio 1926, gli introiti dei servizi di navigazione con le isole, passati in esercizio a Società private.

Anche gli introiti diversi e le entrate eventuali segnarono una diminuzione da 200 a **189** milioni.

In complesso gli introiti relativi all'esercizio 1925-26 ebbero un aumento di 765 milioni (da 4.302 a **5.067**).

Nelle spese si ebbe un aumento complessivo di 563 milioni (da 4.126 a **4.689**), inferiore quindi all'aumento verificatosi nelle entrate e ciò permise di ottenere un sensibile miglioramento nell'avanzo della gestione, il quale dalla somma di 176 milioni dell'esercizio 1924-25 passò a **378** milioni nell'esercizio 1925-26.

Esaminando separatamente i diversi titoli delle spese, riassunti nel seguente specchietto, si nota per ciascuno di essi un aumento rispetto al valore corrispondente dell'anno precedente, all'infuori delle spese della Navigazione, le quali a partire dal 1° gennaio 1926, diminuirono per la stessa ragione che produsse la riduzione degli introiti.

Digitized by Google

TITOLI DELLE SPESE	1925-26	1924-25	Differenza
	milioni		
Spese ordinarie di personale (escluso quello delle officine e della Navigazione	1.949	1,729	+ 220
Spese generali attinenti al personale	423	394	+ 29
Spese generali diverse	63	45	+ 18
Spese di combustibile per la trazione a vapore e di combustibile ed energia elettrica per la trazione elettrica	610	547	+ 63
Spese per manutenzione dei rotabili	637	587	+ 50
Spese per manutenzione ordinaria delle linee	166	144	+ 22
Spese per forniture diverse	204	157	+ 47
Spese per indennizzi	15	14	+ 1
Spese per la Navigazione (compreso il personale)	19	36	— 17
Spese per lavori di prevenzione e riparazione dei danni di forza maggiore	30	28	+ 2
Spese per rinnovamento dell'armamento	59	37	+ 22
Spese per rinnovamento del materiale rotabile	123	103	+ 20
Spese accessorie	391	305	+ 86
	4.689	4.126	+ 563

L'aumento più forte nelle spese si è verificato in quelle di personale.

Se consideriamo il complesso di tali spese aggiungendovi anche quelle del personale di officina, che nel bilancio sono comprese nelle spese di riparazione del materiale rotabile, e le spese generali, si ha, per il 1925-26, una somma totale di 2.651 milioni, con un aumento di 288 milioni rispetto al valore corrispondente dell'esercizio precedente (2.363 milioni).

Detto aumento dipende principalmente dall'applicazione del nuovo trattamento concesso col R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, e che ebbe effetto nell'anno precedente solo per i mesi di aprile, maggio e giugno; e deriva anche dalla sistemazione a ruolo di altri 2.000 avventizi prescritta dal R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442, e dal nuovo regolamento del personale, nonchè dall'aumento di milioni 30 sul contributo dell'Amministrazione per le pensioni.

La percentuale della spesa di personale rispetto a quella totale di esercizio risultò, nel 1925-26, del 65 % superiore cioè a quella dell'esercizio precedente (63 %) ma ancora inferiore a quella dell'esercizio 1923-24 (66 %).

Il consumo di combustibile per la trazione a vapore fu di tonn. 2.996.248 di fronte a tonn. 2.948.172 consumate nell'anno precedente.

Il lieve maggior consumo fu dovuto al maggior lavoro eseguito, il quale, espresso in milioni di tonn.-km. virtuali rimorchiate, risultò di 46.975 nel 1925-26 di fronte a 45.125 dell'esercizio precedente. Il consumo medio per unità di lavoro

Digitized by Google

(1.000 tonn.-km. virtuali rimorchiate) risultò sensibilmente inferiore a quello dell'anno precedente (kg. **57,4** contro 58,7) dimostrando il maggior interessamento del personale ed il favorevole risultato dei provvedimenti presi dall'Amministrazione per migliorare il servizio delle locomotive.

Il prezzo medio del combustibile consumato per la trazione a vapore fu di lire **191,32** per tonnellata nel 1925-26, mentre era stato di lire 177,69 nell'anno precedente.

Questa differenza, congiunta a quella del maggior lavoro eseguito, spiega l'aumento complessivo di 49 milioni (da 536 a **585**) verificatosi nella spesa del combustibile per l'esercizio 1925-26.

Come si è già detto sopra, nell'esercizio 1925-26 le riparazioni eseguite al materiale rotabile furono maggiori di quelle eseguite nell'anno precedente, e ciò spiega, insieme con l'aumento generale dei prezzi, perchè nell'anno in esame si sia dovuta sostenere una maggiore spesa nel capitolo riparazione dei rotabili. Tale maggiore spesa fu di 50 milioni (**637** rispetto a 587).

Anche per la manutenzione ordinaria delle linee si sostenne nell'esercizio 1925-26 una maggiore spesa di 22 milioni (**166** rispetto a 144). Detta maggiore spesa è dovuta, oltre che all'aumento generale dei prezzi, anche ai maggiori lavori di riparazione eseguiti ai fabbricati delle stazioni, nella ricorrenza dell'Anno Santo.

La somma consunta per le spese complementari fu di **212** milioni mentre nell'anno precedente era stata di 168. La maggiore spesa di 44 milioni dipende in piccola parte da maggiori necessità di lavori di manutenzione straordinaria e per la massima parte è in relazione con l'aumento dei prodotti del traffico, cui sono commisurati, per legge, gli assegni relativi al rinnovamento del materiale rotabile e della parte metallica degli armamenti.

Le spese accessorie accusano nel complesso un aumento di 86 milioni, rispetto al valore dell'anno precedente (**391** di fronte a 305). Tale aumento devesi principalmente a maggiori annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamenti (milioni 50 circa) ed alla sovvenzione data alla gestione dei boschi dell'Albania (milioni 30).

Il coefficiente d'esercizio (calcolato come rapporto delle spese ordinarie e complementari alle entrate dell'esercizio) risultò nel 1925-26 dell'**85,01** % mentre era stato dell'88,90 % nell'esercizio precedente.

Considerazioni sui risultati del bilancio. — I risultati del bilancio 1924-25 (coefficiente di esercizio 88,90 ; avanzo netto 176 milioni) sono stati sorpassati dal bilancio 1925-26 (coefficiente di esercizio 85,01 ; avanzo netto 378 milioni).

Digitized by Google

Essenzialmente il miglioramento è derivato dall'assetto tariffario del R. decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, che col rendere il prezzo dei trasporti meno inadeguato alla svalutazione della moneta ed ai cresciuti costi unitari dell'esercizio, assicurò all'Amministrazione migliori introiti del traffico, che hanno valso a provvedere alle maggiori spese di personale, dovute al nuovo trattamento organico 1° aprile 1925, di cui il R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, e ad altri maggiori oneri dell'esercizio; ed in fine hanno consentito di assumere fiduciosamente per un prossimo avvenire nuovi impegni di quote di interesse ed ammortamento per opere e rifornimenti di carattere patrimoniale.

L'Amministrazione ha motivo di compiacersi delle provvidenze del R. decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932, che, con giusta comprensione dei bisogni dell'esercizio ferroviario sulla vasta rete gestita dallo Stato, le hanno assicurato, durante il biennio dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1927, la possibilità di cospicue spese patrimoniali a vantaggio delle costruzioni di materiale mobile, e dei miglioramenti delle stazioni, degli scali e delle linee; essa invoca tuttora nuovi provvedimenti, adeguati all'ulteriore sviluppo del suo programma di lavoro e consoni alla intensificata attività economica del Paese; ma non manca di considerare che alle opere patrimoniali, effettuate nella massima parte mediante sovvenzioni del Tesoro, corrispondono maggiori oneri del bilancio dell'esercizio per le rate crescenti degli interessi e delle quote d'estinsione.

Ora, mentre le nuove tariffe del 15 aprile e 1° maggio 1925 hanno dato il loro possibile frutto, si delineano, con particolare imponenza, quote di interesse ed ammortamento, per impegni riferentisi al citato decreto 20 ottobre 1925 e per altri precedenti, che potranno entro qualche anno salire ad oltre 300 milioni, in aggiunta ai 284 milioni risultanti alla fine del 1925-26; ciò a prescindere da diverse possibili eventualità contrarie, fra cui grave ed attuale il maggior costo del combustibile per la crisi mineraria inglese.

Per non mettere in pericolo il risanamento dell'Azienda, che è il risultato di un'ardua opera, seguita dal Paese con interesse e soddisfazione, occorre tener presente che le favorevoli risultanze del bilancio 1925-26 non rappresentano il facile avviamento ad una fortunata serie di continui incrementi dell'avanzo, ma costituiscono in buona parte l'effetto immediato e definitivo di saggie e tempestive provvidenze, intese a dare al bilancio più solide basi, sulle quali negli esercizi venturi peserà peraltro l'onere progressivo dei debiti patrimoniali.

Di fronte all'effetto notevole di detti impegni è possibile, dopo l'eccezionale sviluppo del 1924-25, fare assegnamento soltanto sopra un accrescimento del traffico assai moderato; anche l'assetto generale dell'Azienda deve considerarsi oramai

Digitized by Google

compiuto, nè si potranno avere da ulteriori riforme dell'esercizio, già in istudio, se non benefici lenti e graduali.

Va pure ricordato che il coefficiente di esercizio oggi conseguito nella cifra dell'85,01 per cento (spese complementari comprese) è abbastanza vicino a quello del periodo di regolare andamento dal 1906-07 al 1913-14, che oscillò dal 78,26 all'82,96 per cento, colla media dell'80,83; perciò, se si vuol tener conto, come è giusto, delle mutate condizioni economiche generali, si deve convenire che non sarà facile, nè di abbassarlo sensibilmente negli esercizi futuri, nè di sottrarlo alle oscillazioni che sono insite nel carattere aleatorio del traffico ferroviario.

L'Amministrazione ha fatto tutto quanto le è stato possibile per migliorare i propri servizi in quantità e qualità; nell'esercizio 1925-26 ha, ad esempio, portato da 203.000 a 221.000 chilometri la percorrenza media giornaliera d'orario, e da 70 a 77 milioni di chilometri la percorrenza totale annua dei treni viaggiatori, raggiungendo all'incirca l'intensità di servizio dell'anteguerra; ma per difendere la sua situazione finanziaria si trova ora nella necessità di resistere rigorosamente, sia ad ulteriori domande di estensione dei servizi, sia ad istanze di facilitazioni tariffarie che possano, le une e le altre, aumentare comunque le spese o ridurre gli introiti.

Digitized by Google

CAPO I.

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA

1. **Provvedimenti legislativi.** — I principali provvedimenti legislativi emanati durante l'esercizio 1925-26 sono quelli qui appresso elencati e distinti per i diversi argomenti:

A) ORDINAMENTO DELL'AZIENDA.

R. decreto 9 luglio 1925 riguardante le dimissioni di un Consigliere di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

R. decreto-legge 8 luglio 1925, n. 1301, riguardante l'istituzione della gestione per lo sfruttamento dei terreni petroliferi albanesi; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

R. decreto-legge 29 luglio 1925, n. 1429, riguardante la proroga del termine per l'emanazione delle norme relative al passaggio al Ministero dei Lavori Pubblici del servizio delle nuove costruzioni ferroviarie;

R. decreto-legge 7 agosto 1925, n. 1574, riguardante la costruzione di edifizi postali e telegrafici;

R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, riguardante l'istituzione del Dopolavoro ferroviario; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

Regi decreti 9 e 29 luglio 1925 riguardanti nomine nel Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1915, riguardante la istituzione di un'azienda speciale autonoma per lo sfruttamento dei boschi nel territorio della Repubblica albanese; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

R. decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 186, riguardante l'istituzione della « Fondazione Vittorio Emanuele III » per colonie marine e climatiche in pro degli orfani e dei figli dei ferrovieri dello Stato; convertito in legge con la legge 25 giugno 1926, n. 1189;

R. decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, contenente modificazioni ed aggiunte alle disposizioni della legge sull'Opera di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato; convertito in legge con la legge 25 giugno 1926, n. 1190;

R. decreto 7 marzo 1926, n. 589, riguardante la costituzione di un unico Servizio Approvvigionamenti per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e delle poste e telegrafi.

B) MODIFICAZIONI DELLA RETE.

R. decreto 3 aprile 1926, n. 668, concernente l'approvazione della Convenzione 18 febbraio 1926 per la cessione del tronco ferroviario Monteponi-Iglesias;

Digitized by Google

C) ELETTRIFICAZIONI.

R. decreto-legge 29 luglio 1925, n. 1375, concernente l'elettrificazione della linea ferroviaria Bolzano-Brennero; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

D) ESERCIZIO.

R. decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1344, concernente la proroga del termine di cui al Regio decreto 8 gennaio 1925, n. 33, circa i passaggi a livello incustoditi;

R. decreto-legge 4 settembre 1925, n. 1751, recante norme relative ai passaggi a livello incustoditi;

R. decreto 22 novembre 1925, n. 2175, contenente sanzioni contro coloro che deteriorano ed insudiciano le carrozze ferroviarie.

E) PERSONALE.

R. decreto-legge 8 luglio 1925, n. 1302, riguardante il trattamento economico del personale navigante delle ferrovie dello Stato addetto ai ferry-boats dello stretto di Messina; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

R. decreto-legge 12 luglio 1925, n. 1285, concernente l'estensione al personale navigante dello stretto di Messina delle disposizioni di cui al R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, riguardante il personale delle ferrovie dello Stato; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1907, riguardante il trattamento economico del personale navigante delle linee postali e dei ferry-boats dello stretto di Messina; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

R. decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 1972, riguardante le pensioni agli agenti delle ferrovie dello Stato provenienti dalle ex-gestioni austriache; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

Legge 24 dicembre 1925, n. 2300, riguardante la dispensa dal servizio dei funzionari dello Stato;

R. decreto-legge 22 novembre 1925, n. 2536, concernente la sistemazione e trattamento del personale navigante dipendente dalle ferrovie dello Stato.

F) BILANCIO.

Legge 11 giugno 1925, n. 867, riguardante lo stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1926;

R. decreto 4 settembre 1925, n. 1584, concernente la misura del contributo dovuto al sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo in Sicilia;

R. decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932, riguardante l'assegnazione di fondi straordinari all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato pel biennio 1° luglio 1925-30 giugno 1927; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

R. decreto-legge 19 novembre 1925, n. 2077, riguardante l'approvazione di eccedenze di impegni risultanti dal rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1924-25;

Digitized by Google

R. decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, contenente variazioni compensative nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1925-26 e conseguente maggiore assegnazione di previsione delle entrate, per lo stesso esercizio, ed altre disposizioni, concernenti l'Amministrazione ferroviaria;

Legge 21 marzo 1926, n. 477, che approva le eccedenze di impegni verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitali del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato, per l'esercizio finanziario 1923-24;

R. decreto-legge 3 giugno 1926, n. 989, riguardante variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1925-26 ed autorizzazione di spese;

Legge 25 giugno 1926, n. 1061, riguardante lo stato di previsione della spesa del Ministero delle Comunicazioni dell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1926 al 30 giugno 1927.

G) TARIFFE.

R. decreto-legge 8 luglio 1925, n. 1280, riguardante l'istituzione della tassa consegna merci per l'anno 1925 a favore della Camera di Commercio e Industria di Fiume;

R. decreto-legge 13 dicembre 1925, n. 2161, relativo alla esecuzione del Trattato di commercio e di navigazione italo-germanico ed annesso Protocollo relativo alle tariffe sui trasporti ferroviari;

R. decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 159, contenente l'accordo fra l'Italia e la Svizzera per alcune deroghe alla Convenzione del Gottardo.

H) CONCESSIONI DI VIAGGIO.

R. decreto-legge 11 ottobre 1925, n. 1784, riguardante il trattamento in materia di concessioni di viaggio al personale trasferito dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nel ruolo del Provveditorato generale dello Stato;

R. decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 49, riguardante la concessione della carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato agli ex-deputati al Parlamento; convertito in legge con la legge 24 maggio 1926, n. 898;

R. decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188, contenente modificazioni alle disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie di viaggio; convertito con modificazioni in legge con la legge 10 luglio 1926, n. 57;

R. decreto 3 gennaio 1926, n. 194, riguardante l'approvazione del regolamento per le concessioni ferroviarie di viaggio.

I) COMMISSIONI.

R. decreto 23 luglio 1925, n. 1398, riguardante la modificazione della composizione della Commissione consultiva per le sostanze esplosive.

L) CASE ECONOMICHE E COOPERATIVE.

R. decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1647, contenente norme per le case economiche per i ferrovieri; convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562;

Digitized by Google

R. decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1614, riguardante il livellamento dei canoni di affitto delle case economiche pei ferrovieri;

R. decreto-legge 3 aprile 1926, n. 564, riguardante la proroga del termine di decadenza del contributo dello Stato per le case delle cooperative degli agenti ferroviari.

2. **Consiglio d'Amministrazione.** — Completato con la nomina dei due nuovi Consiglieri prof. Flora Federico in sostituzione del dimissionario prof. Ricci Umberto, ed avv. Carlo Dezza, al nuovo posto assegnato ai funzionari dello Stato dal R. decreto-legge in data 11 giugno 1925, n. 1049, nomina avvenuta rispettivamente in base ai RR. decreti 9 e 29 luglio 1925, il Consiglio d'Amministrazione nell'esercizio 1925-26 è risultato così composto:

Presidente:

S. E Costanzo CIANO, Ministro delle Comunicazioni.

Consiglieri:

ODDONE cav. gr. cr. ing. Cesare, Direttore Generale delle FF. SS.;

DEZZA gr. uff. avv. Carlo;

FABRIS gr. uff. ing. Abdelkader;

FIORI gr. uff. ing. Felice;

in rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato;

CAMBI gr. uff. dott. Ettore, in rappresentanza del Ministero delle Finanze;

PAOLETTI gr. uff. avv. Angelo, in rappresentanza dell'Avvocatura Generale Erariale;

ROCCO cav. gr. cr. ing. Alberto, in rappresentanza del Ministero dei LL. PP.;

BORDONI cav. uff. ing. prof. arch. Ugo;

FLORA gr. uff. prof. dott. Federico;

FORGES DAVANZATI comm. ing. Arturo;

SINIGALIA gr. uff. Girolamo,

della categoria dei privati cittadini di alta capacità tecnica ed amministrativa.

Consigliere aggregato:

SCARELLI comm. ing. Cesare, Colonnello di Stato Maggiore, in rappresentanza del Ministero della Guerra.

Segretario:

ANZALDI gr. uff. ing. Francesco, Ispettore Capo Superiore delle FF. SS.

Il Consiglio, durante l'esercizio, tenne **95** adunanze e cioè 7 in più dell'esercizio precedente.

Anche nell'esercizio 1925-26 il preliminare esame degli affari più importanti in

Digitized by Google

materia di forniture, personale, progetti e lavori, spese e bilanci, tariffe ed affari legali fu deferito ad apposite Commissioni di Consiglieri.

Nell'esercizio suddetto furono esaminate **3.659** proposte (e cioè 1.022 in più che nel precedente esercizio) e **1.848** contratti (e cioè 278 in più che nel precedente esercizio) oltre a numerosi schemi di contratti, atti di espropriazione, di cessione, di permute di terreni, ecc.

Delle 3.659 proposte, **3.501** riportarono parere favorevole (tra esse **880** diedero, tuttavia, luogo ad osservazioni od a raccomandazioni) **75** furono rinviate per modificazioni o per maggiore studio ; ed, infine, **83** furono definitivamente respinte.

Le 3.501 proposte che riportarono parere favorevole sono ripartite, come è indicato qui appresso, fra i diversi argomenti :

Affari di personale	**960**
Lavori	**773**
Forniture di materiale rotabile e natante	**21**
Provviste in genere	**950**
Riduzioni di tariffe	**17**
Concessioni speciali relative a determinati trasporti	**6**
Varie	**774**
TOTALE proposte	**3.501**

Dei 1.848 contratti esaminati, il Consiglio diede parere favorevole su **1.796** e ne rinviò **52** ai Servizi per modificazioni, correzioni ed aggiunte.

3. **Contratti.** — I contratti stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato durante l'esercizio 1925-26 per appalti di lavori, forniture, servizi speciali, ecc. sono stati **23.546**, dei quali **446** stipulati in forma pubblica amministrativa e **19.100** in forma privata.

Per alcuni importanti lavori, forniture e vendite i contratti sono stati stipulati in seguito ad *asta pubblica* (tali aste furono **22**) ; più generalmente si è seguito il sistema delle *gare a licitazione privata*, e, in casi speciali, la *trattativa privata*.

Dei sopraindicati contratti **1.848** furono, in base alle norme vigenti, sottoposti all'approvazione di S. E. il Ministro e **700** alla approvazione del Direttore Generale, e gli altri furono approvati da autorità inferiori o stipulati con definitiva validità.

4. **Modificazioni nei servizi affidati all'Amministrazione.** — *Navigazione con le isole* (1). — In seguito all'autorizzazione data al Governo con il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3223, l'esercizio delle *linee di navigazione con le isole* è stato

(1) *Vedere Capo VII, pag.* 231.

Digitized by Google

ceduto alle Società « Transatlantica italiana », Società « Sarda d'armamento e navigazione » e « Florio », come da apposite convenzioni stipulate dalle Società stesse con il R. Governo.

Col 1° gennaio 1926 pertanto le ferrovie dello Stato hanno cessato di esercitare :

la linea Civitavecchia-Terranova, che è stata assunta dalla Società « Transatlantica italiana » ;

la linea Terranova-Golfo Aranci-La Maddalena, che è stata assunta dalla Società « Sarda d'armamento e navigazione » ;

la linea Napoli-Palermo con prolungamento Palermo-Trapani-Tunisi, che è stata assunta dalla Società « Florio ».

Linea Monteponi-Iglesias — Prima ancora che le Ferrovie Reali Sarde, riscattate con la legge 7 agosto 1919, n. 1443, entrassero a far parte della rete dello Stato, la Società Anonima delle Ferrovie Meridionali Sarde aveva ottenuta, nell'aprile 1915, la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea a scartamento ridotto (m. 0,95) Siliqua-Calasetta con diramazione Palmas-Suergiu-Iglesias.

La detta concessione stabiliva inoltre che il tronco a scartamento ordinario delle Ferrovie Reali Sarde, da Monteponi ad Iglesias, dovesse essere esercitato promiscuamente mediante l'interposizione della terza rotaia.

Si riconobbe però che tale uso promiscuo avrebbe creato difficoltà sia per gli esercenti, sia per il pubblico e perciò venne in seguito deciso di concedere esclusivamente alla Società delle Meridionali Sarde anche l'esercizio del tronco Monteponi-Iglesias (km. 5,257) con l'obbligo di ridurre lo scartamento a m. 0,95.

Questa nuova disposizione venne approvata col R. decreto 3 aprile 1926, n. 668, e la cessione del tronco Monteponi-Iglesias alla Società delle Meridionali Sarde avvenne il 24 aprile 1926.

Linee secondarie sicule (1). — Come è stato esposto con le Relazioni degli anni precedenti, l'esercizio della rete delle linee secondarie a scartamento della Sicilia, sia per la mancanza di collegamento fra vari tratti separati, sia per lo speciale traffico che vi circola (in prevalenza di viaggiatori e scarso di merci) non offre risultati troppo soddisfacenti. Allo scopo pertanto di introdurre in quell'esercizio tutte le possibili economie è stato deciso ed approvato, col decreto ministeriale n. 369 del 7 agosto 1925, di sopprimere, con decorrenza 1° novembre stesso anno, la Direzione autonoma per l'esercizio della rete secondaria, passando le linee della rete stessa alla dipendenza delle Sezioni di esercizio del compartimento di Palermo, ma continuando a tener separata la contabilizzazione delle spese della rete secondaria da quelle della rete principale.

(1) *Vedere Capo VII, pag. 228.*

Digitized by Google

L'Amministrazione sta inoltre studiando altre semplificazioni da introdursi nell'esercizio di quelle linee, come è indicato particolareggiatamente nello speciale capitolo del Capo VII a pag. 228.

Coordinamento di vari servizi del Ministero delle Comunicazioni. — Allo scopo di coordinare alcuni servizi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con quelli di altri rami del Ministero delle Comunicazioni, è stato disposto con il R. decreto-legge 7 agosto 1925, n. 1574, che l'Amministrazione ferroviaria dovrà d'ora innanzi provvedere, a mezzo dei propri uffici tecnici, alla compilazione dei progetti per la costruzione o l'adattamento o il restauro degli edifici postali e telegrafici. L'Amministrazione stessa provvederà inoltre alla esecuzione dei detti lavori, all'espropriazione dei beni stabili occorrenti, ed eseguirà inoltre, su richiesta dell'Amministrazione delle Poste e Telegrafi, tutti quei lavori di manutenzione e di riparazione degli edifici postali e telegrafici che richiedano particolare preparazione e vigilanza tecnica.

Gli uffici sanitari dell'Amministrazione a mezzo dei propri funzionari e del personale medico-ausiliare, hanno provveduto, a partire dal luglio 1925, anche all'accertamento delle malattie denunciate dagli agenti dell'azienda per i servizi telefonici di Stato.

È stato inoltre disposto con il R. decreto 7 marzo 1925, n. 589, che il Servizio Approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato dovrà provvedere anche per l'acquisto, il collaudo, la custodia e la distribuzione dei materiali e degli utensili di ogni genere necessari agli impianti ed all'esercizio dei servizi postali, telegrafici e dei servizi dell'Azienda telefonica ed ai lavori che l'Amministrazione postale telegrafica compie per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi.

Lo stesso R. decreto prescrive anche le modificazioni dell'ordinamento dell'Istituto Sperimentale delle ferrovie dello Stato e dell'Istituto Superiore postale e telegrafico in guisa da coordinarne il funzionamento.

Gli studi all'uopo necessari sono in avanzato corso e verranno presto emanati i provvedimenti concretati.

Ufficio mobilitazione (1). — In applicazione della legge 8 giugno 1925, n. 969, riguardante l'organizzazione della Nazione per la guerra, la quale all'art. 7 ha fatto obbligo a tutti i Ministeri di provvedere a tenere al corrente un progetto di mobilitazione del proprio personale e gli studi che ne dipendono, con decreto ministeriale 8 novembre 1925 fu istituito l'*Ufficio mobilitazione del Ministero delle Comunicazioni* con l'incarico di trattare le pratiche di cui al detto articolo 7 della legge 969 nei riguardi delle ferrovie dello Stato, delle poste e telegrafi e della marina mercantile.

(1) *Vedere Capo VII, pag.* 235.

Digitized by Google

L'ufficio di cui trattasi ha la sua sede centrale a Roma presso il Servizio Personale ed Affari Generali della Direzione generale delle ferrovie dello Stato e Reparti compartimentali di mobilitazione i quali si occupano delle pratiche inerenti al personale delle ferrovie nonchè delle poste e telegrafi.

Per la marina mercantile invece sono le Direzioni marittime del Regno che, nella loro giurisdizione si occupano delle pratiche del personale civile delle Capitanerie di porto sempre alla dipendenza dell'Ufficio centrale di mobilitazione. L'Ufficio centrale ed i riparti compartimentali di mobilitazione sono retti da Ufficiali superiori mutilati invalidi di guerra mantenuti o riassunti in servizio e destinati a prestar servizio presso il Ministero delle Comunicazioni a termini del R. decreto-legge 10 novembre 1924, n. 2044.

Aziende petroli e boschi dell'Albania (1). — Per lo sfruttamento delle risorse naturali della Repubblica Albanese, in base alle disposizioni dei RR. decreti-legge 8 luglio e 25 ottobre 1925 rispettivamente n. 1301 e 1915, sono state istituite, con decreto 24 novembre 1925 di S. E. il Ministro delle Comunicazioni, le seguenti aziende autonome:

1° per lo studio, le ricerche e le opere necessarie allo sfruttamento dei terreni petroliferi della Repubblica Albanese;

2° per lo sfruttamento dei boschi nel territorio della detta Repubblica onde ricavarne traverse, legnami d'armamento e legname da lavoro sia per le ferrovie dello Stato che per altri consumatori.

Il Ministro delle Comunicazioni esercita l'alta sorveglianza e le attribuzioni che gli spettano sulle dette due aziende a mezzo di un suo funzionario superiore che ha la qualifica di Amministratore generale.

Dopolavoro (2). — Col R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, è stato istituito il *Dopolavoro ferroviario*. Tale organismo, esplica la sua attività al centro mediante un ufficio sedente in Roma, alla diretta dipendenza del Direttore Generale essendo aggregato amministrativamente al Servizio Personale ed Affari generali, ed alla periferia a mezzo dei capi Compartimento. Esso ha lo scopo di promuovere il sano e proficuo impiego, da parte degli agenti ferroviari, delle ore libere dal servizio, con istituzioni atte a svilupparne le capacità fisiche, intellettuali e morali.

Fondazione Vittorio Emanuele III (3). — In seguito all'iniziativa presa dal personale ferroviario, e di cui è cenno nella Relazione dell'esercizio 1924-25, per partecipare alle onoranze tributate da tutti gli italiani al nostro augusto Sovrano nella ricorrenza del Suo XXV anniversario di Regno, fu raccolto con le oblazioni del

(1) *Vedere Capo VII, pag.* 214.

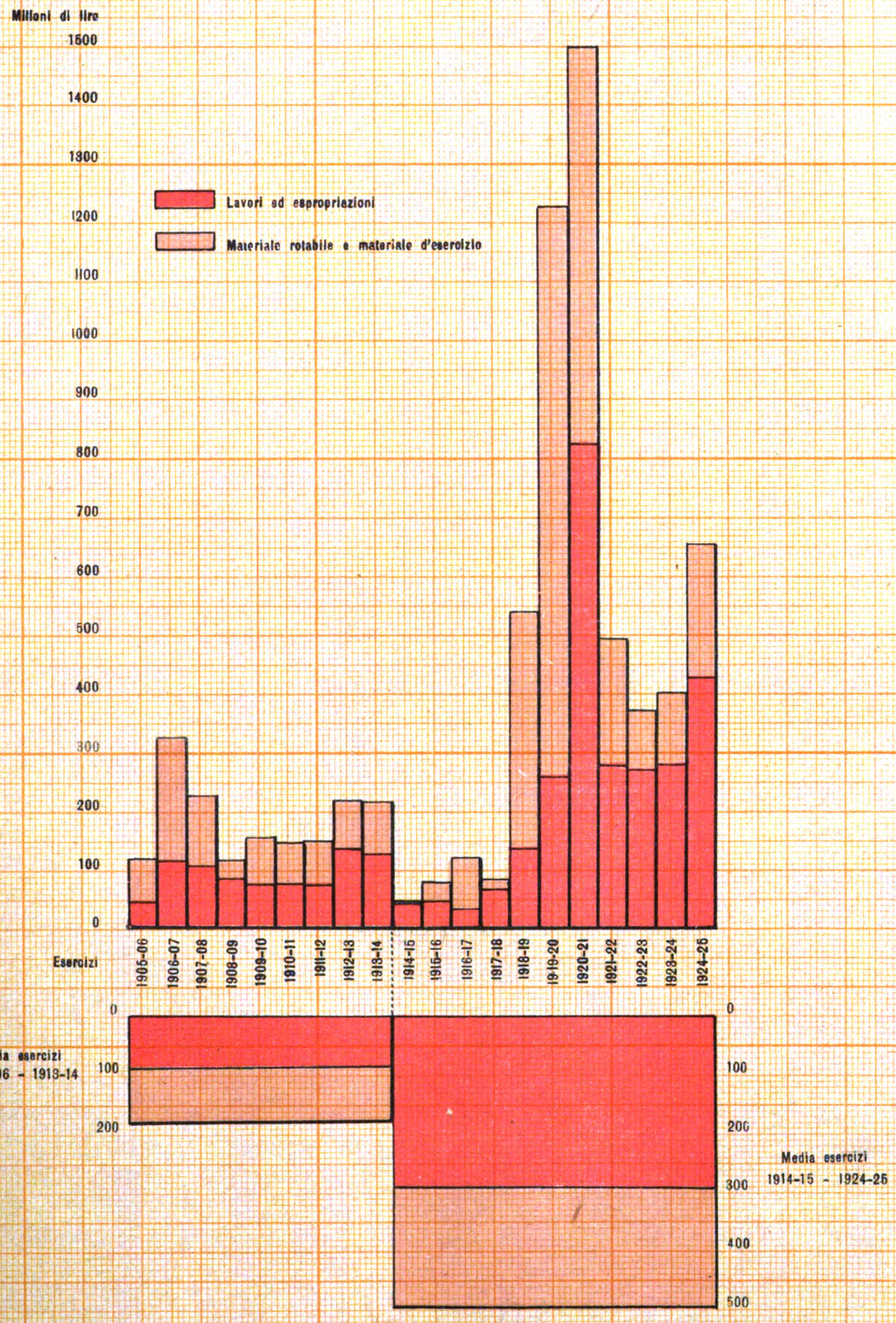
(2) *Vedere Capo VII, pag.* 236.

(3) *Vedere Capo VII, pag.* 249.

Digitized by Google

Somme autorizzate

dal 1° Luglio 1905 al 30 Giugno 1925 per spese di carattere patrimoniale



Digitized by Google

Digitized by Google

personale tutto, un cospicuo fondo di oltre mezzo milione che, con il gradimento dell'Augusto Sovrano, fu stabilito di destinare alla istituzione di un'opera di beneficienza per colonie marine e climatiche in pro degli orfani e dei figli dei ferrovieri dello Stato da denominarsi *Fondazione Vittorio Emanuele III*.

Tale fondazione venne di fatto costituita con il R. decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 186, le cui disposizioni sono andate in vigore dal 1° luglio 1925.

5. **Provvedimenti diversi d'ordine generale.** — *Fondi patrimoniali.* — Nel periodo precedente alla guerra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha avuto una disponibilità media di circa 180 milioni (vedi grafico qui allegato) all'anno per spese di carattere patrimoniale, disponibilità consentita da vari provvedimenti legislativi, il principale dei quali fu la legge n. 372 del 25 giugno 1909, che conferiva durante 6 anni alle spese patrimoniali un assegno pari al quintuplo dell'aumento annuale dei prodotti del traffico.

Il periodo della guerra interruppe la continuità metodica di queste assegnazioni le quali in seguito si sono svolte con provvedimenti saltuari e nel loro complesso insufficienti.

Infatti gli impegni presi nel periodo dallo scoppio della guerra fino al 30 giugno 1925, furono in media di 498 milioni all'anno e cioè inferiori al triplo della disponibilità media dell'anteguerra, mentre, come è noto, i costi delle opere e delle forniture sono aumentati in misura molto più notevole.

Nell'esercizio 1925-26 si è ottenuto un provvedimento legislativo, sul tipo di quello della legge del 1909, che assegna, in modo organico ed in misura meglio rispondente ai bisogni, i fondi per i lavori e le provviste di materiale che urgentemente sono richieste per l'assetto del servizio della rete.

Il R. decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932, infatti, autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere impegni, nel biennio dal 1° luglio 1925 al 30 giugno 1927 fino al limite di 4 volte l'eccedenza del prodotto del traffico negli esercizi 1924-25 e 1925-26 su quello di 3.450 milioni preso per base.

In relazione a tale disposizione si calcola che gli impegni che l'Amministrazione potrà prendere nel detto biennio saranno di circa 3 miliardi.

Durante l'esercizio 1925-26 pertanto sono stati presi impegni per un totale di **1.723** milioni distinti come segue:

Lavori patrimoniali	**546**	milioni
Lavori speciali di Milano.....	**44**	id.
Impianti di elettrificazione.....	**196**	id.
Acquisto rotabili e natanti.....	**907**	id.
Acquisto di materiale di esercizio e diversi.....	**30**	id.

Digitized by Google

Fra i lavori patrimoniali approvati meritano speciale menzione quelli indicati qui appresso:

Lavori di rafforzamento e rinnovamento dei binari esistenti	per **100**	milioni	circa
Impianto di doppi binari.....	per **75**	id.	id.
Sistemazione di ponti.....	per **15**	id.	id.
Impianti di segnalamento e di sicurezza	per **10**	id.	id.

Le somme impegnate per impianti di elettrificazione si riferiscono per circa **100** milioni all'applicazione della trazione elettrica a nuove linee e cioè:

alla Bolzano-Brennero	per **60**	milioni
alla Pozzuoli-Vico di Pantano	per **16**	id.
alla Genova-Ovada-Alessandria	per **28**	id.

e per il resto a sistemazioni ed ampliamenti degli impianti esistenti.

Le somme impegnate per acquisto di nuovo materiale rotabile riguardano la fornitura dei seguenti rotabili a scartamento normale:

170	locomotive a vapore e			
60	locomotive elettriche	per **208**	milioni	
300	carrozze a carrelli	per **110**	id.	
150	bagagliai	per **30**	id.	
6.040	carri	per **307**	id.	
e inoltre **50**	locomotive tedesche in conto riparazioni	per **47**	id.	
	materiale a scartamento ridotto per le secondarie sicule	per **30**	id.	
	ricostruzioni e migliorie.....	per **135**	id.	
2	ferry-boats per lo stretto di Messina....	per **40**	id.	

Buona conservazione delle carrozze. — Un notevole provvedimento è stato preso con il R. decreto 22 novembre 1925, n. 2175, col quale, indipendentemente dalle sanzioni previste dall'art. 424 del Codice penale per il reato di danneggiamento, viene sancito nella legislazione che l'insudiciare o comunque deteriorare il materiale ferroviario costituisce reato perseguibile con pene pecuniarie e corporali.

Questo provvedimento avrà certo una efficacia decisiva nello sradicare il malvezzo da parte del pubblico viaggiante, di comportarsi sconvenientemente nelle carrozze ferroviarie insudiciandone e deteriorandone gli addobbi.

Per parte sua poi l'Amministrazione ferroviaria sta compiendo tutti gli sforzi perchè il materiale ferroviario venga offerto al pubblico nelle migliori condizioni di decoro.

Digitized by Google

Sono state fatte a tal uopo in varie stazioni, per quanto lo permettevano le condizioni degli attuali impianti, nuove installazioni di binari muniti di tutti i mezzi per la pulizia delle carrozze, estendendo anche l'uso degli elettroaspiratori per la spolveratura meccanica.

Recentemente sono state ripristinate le squadre dei pulitori viaggianti in alcuni dei treni più importanti coll'intendimento di adibirle man mano su tutti i treni colle vetture di nuova costruzione.

6. **Partecipazioni a consessi nazionali ed internazionali, conferenze, commissioni, ecc.** — L'Amministrazione ferroviaria ha, come sempre, aderito ai più importanti convegni scientifici, nazionali ed internazionali svoltisi nel decorso esercizio, portando dovunque il contributo dei suoi studi e delle sue indagini.

Così fu rappresentata nel settembre 1925 al secondo Congresso dei tecnici metallurgici italiani a Trieste e a Fiume, al Congresso della Società Italiana per il Progresso delle Scienze a Bologna, a quello Forestale di Campobasso ed alla riunione geologica di Borislaw in Polonia; nell'ottobre al Congresso dell'Associazione Nazionale delle Industrie Elettriche tenuto a Milano; e nell'aprile 1926 a quello idrografico di Trento.

Partecipò inoltre alle Conferenze degli orari e dei servizi di carrozze internazionali, che ebbero luogo all'Aja nell'ottobre 1925, nonchè a quelle per i servizi attraverso il transito del Brennero, tenutesi a Monaco di Baviera e a Vienna rispettivamente nel gennaio e nell'aprile 1926. Per la regolazione dei servizi internazionali merci furono presi diretti accordi colle Amministrazioni ferroviarie estere interessate per mezzo di numerose conferenze di cui le principali furono quelle tenute a Vienna, Praga e Roma nel secondo semestre 1925 ed a Semmering e Fiume nel primo semestre 1926, tutte per i servizi adriatici; quella tenuta a Fiume il 28 e 29 maggio 1926 per concordare la tariffa merci diretta italo-germanica e infine quelle tenute a Monaco, Genova e Fiume stessa nel novembre e dicembre 1925 e nel maggio 1926 per trattare la concorrenza tra i porti italiani e tedeschi.

Continuò l'Amministrazione a collaborare intensamente nella « Union internationale des Chemins de fer » (U. I. C.), contribuendo ai lavori ed alle riunioni preparatorie della sessione delle cinque commissioni dell'Unione stessa, tenutasi a Siviglia nei mesi di aprile e maggio 1926. I delegati ferroviari italiani parteciparono attivamente ed efficacemente ai lavori di tutte le commissioni, durante i quali furono trattati numerosi ed importanti problemi riguardanti la tecnica ed il progresso delle ferrovie che hanno attinenza con lo sviluppo del traffico internazionale.

Una Commissione di 5 funzionari tecnici fu inviata agli Stati Uniti per prender parte alla riunione del Comitato elettrotecnico internazionale tenuta a New York

Digitized by Google

dal 12 aprile al 5 maggio 1926. La Commissione stessa ebbe inoltre l'incarico di esaminare minutamente gli impianti di trazione elettrica a corrente continua dell'America del Nord, e ne ricavò utilissime notizie per gli impianti con lo stesso sistema in corso e da eseguirsi in seguito nell'Italia meridionale.

In relazione alle decisioni prese nella riunione tenuta a Firenze nell'aprile 1924 dalla 5ª Commissione dell'Unione Internazionale delle ferrovie, era stata nominata una Sottocommissione incaricata di studiare l'applicazione del freno continuo ai treni merci (contemplata anche dall'art. 370 del Trattato di Versailles) e di eseguire anche prove pratiche nell'applicazione medesima. La Commissione stabilì di effettuare tali prove in identiche condizioni per i due tipi di freni « Westinghouse » e « Kunze-Knorr » scegliendo una linea pianeggiante in Italia (Bologna-Reggio Emilia) e una linea di montagna in Isvizzera (linea Airolo-Biasca). Le prove in Italia si svolsero durante tutto il mese di marzo 1926, nel quale mese pertanto convennero a Bologna i componenti della detta Sottocommissione internazionale oltre a numerosi altri funzionari, disegnatori, meccanici, ecc. Francia e Germania misero ciascuna a disposizione 3 locomotive, oltre 100 carri, carrozze di servizio, carri attrezzati, ecc. per i treni con i quali si doveva praticamente esperimentare il comportamento dei due freni. L'Amministrazione delle ferrovie italiane si prestò nel miglior modo possibile alla riuscita delle prove, assolvendo anche ai doveri d'ospitalità verso i funzionari esteri.

Decorosa accoglienza venne anche offerta alla Delegazione internazionale per gli affari della ferrovia del Sempione, la quale tenne a Genova nel settembre 1925 la sua sessione autunnale.

7. **Propaganda turistica e partecipazione ad esposizioni.**— La propaganda turistica si è svolta intensa, specialmente all'estero, nel secondo semestre dell'anno 1925 (Anno Giubilare) a mezzo dell'Enit e degli Uffici di Viaggi e Turismo.

Vennero all'uopo diffuse all'estero oltre 3 milioni di opuscoli e pubblicazioni varie illustranti le bellezze naturali ed artistiche del nostro Paese edite in comune fra le ferrovie dello Stato e l'Enit.

Come si è accennato nella relazione dello scorso esercizio, in occasione dell'Anno Santo, si è svolto un concorso per l'abbellimento delle stazioni delle linee che dai confini portano a Roma e da Roma ai Santuari di Assisi, Loreto, Pompei. Tale gara fu indetta dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche al quale si unirono il Touring e la Federazione italiana dei Consorzi agrari. L'Amministrazione ferroviaria vi contribuì stanziando una somma di lire 30.000 per premi in danaro e partecipando direttamente coi propri esperti all'organizzazione ed allo svolgimento della gara ; notevole aiuto venne dato anche da Autorità, Enti locali e privati cit-

Digitized by Google

tadini. Il concorso, al quale presero parte 314 stazioni (con una percentuale non mai raggiunta in precedenti occasioni), diede ottimi risultati.

Per l'anno 1926 è stato indetto un altro concorso analogo per le linee dell'Italia meridionale ed insulare. L'Amministrazione ha stanziato per questo un contributo di lire 50.000 per premi in danaro a cui è da aggiungersi quello di lire 10.000 stanziato dal Dopolavoro ferroviario.

In considerazione della importanza assunta dall'Esposizione internazionale di Basilea, per la navigazione interna e l'utilizzazione delle forze idrauliche (luglio-settembre 1926) e per dare all'estero la dimostrazione del progresso raggiunto dall'Italia nel campo dell'elettrificazione ferroviaria, si è creduto opportuno di allestire una mostra con schemi, plastici, fotografie e pubblicazioni degli impianti idroelettrici costruiti per la trazione ferroviaria e delle linee elettrificate o in corso di elettrificazione. Vi furono inoltre presentate diverse apparecchiature elettriche, una sottostazione mobile di trasformazione e tre locomotori elettrici dei tipi più recenti.

Pure all'Esposizione-Fiera Internazionale di Fiume (agosto 1926) l'Amministrazione ferroviaria ha voluto dare il suo concorso allestendo un padiglione contenente gli ultimi modelli di locomotive, locomotori, carrozze di tipo internazionale ed altro materiale rotabile.

Ha inoltre dato la propria adesione alla Mostra Internazionale della Strada a Milano (settembre 1926) presentandovi dispositivi di protezione e di segnalazione per i passaggi a livello, nonchè cartelli statistici e di propaganda delle norme di sicurezza stabilite dalle leggi vigenti.

Ha aderito pure alla Esposizione Internazionale del Sempione organizzata a Losanna pel settembre 1926, in occasione della grande Fiera Svizzera, unitamente a tutte le altre Compagnie ferroviarie interessate alla importante comunicazione internazionale del Simplon-Orient-Express.

Ha infine concorso coll'Enit ad allestire una Mostra fotografica dei monumenti e paesaggi dell'Italia meridionale in occasione del primo Convegno Turistico meridionale e della Conferenza oraria per le linee ferroviarie del Mezzogiorno (agosto 1926).

Digitized by Google

CAPO II.

RISULTATI FINANZIARI.

1. **Dati e raffronti generali.** — Le entrate e le spese al netto relative all'anno finanziario 1925-26, risultano dal conto consuntivo (alleg. n. 2) dell'Azienda, nel quale, come di consueto, sono tenuti in separata evidenza i risultati della gestione della rete principale (comprese anche le nuove provincie e la Sardegna) da quelle dei ferry-boats attraverso lo stretto di Messina, delle Ferrovie secondarie della Sicilia, e dell'esercizio navigazione.

I risultati di quest'ultima gestione, per la parte che riguarda il servizio di navigazione con le isole, si riferiscono al solo periodo di sei mesi di esercizio dal 1° luglio al 31 dicembre 1925.

Nell'esercizio finanziario 1925-26, come appare dal seguente prospetto, tanto le entrate quanto le spese sono aumentate, rispetto a quelle relative all'esercizio precedente, e cioè le prime di milioni 765,4 e le seconde di milioni 563, dando luogo ad un maggiore avanzo netto, di milioni 202,33.

	1925-26 — lire	1924-25 — lire	differenze rispetto al 1924-25
Entrate	**5.067.419.245** —	4.302.055.691,32	+ 765.363.553,68
Spese	**4.689.293.897,66**	4.126.264.652,79	+ 563.029.244,87
Differenza . . .	**378.125.347,34**	175.791.038,53	+ 202.334.308,81

Digitized by Google

I risultati delle singole gestioni surricordate, sono riassunti nel seguente prospetto :

	Esercizio 1925-26	Esercizio 1924-25	Differenze rispetto all'esercizio 1924-25
		(milioni)	
Rete principale.			
Entrate	**5.035, 35**	4.261, 46	+ 773, 89
Spese	**4.621, 82**	4.047, 09	+ 574, 73
Differenza	+ **413, 53**	+ 214, 37	+ 199, 16
Stretto di Messina.			
Entrate	**10, 54**	8, 98	+ 1, 56
Spese	**9, 69**	9, 35	+ 0, 34
Differenza	+ **0, 85**	— 0, 37	+ 1, 22
Ferrovie secondarie sicule.			
Entrate	**8, 12**	10, 10	— 1, 98
Spese	**36, 64**	31, 64	+ 5 —
Differenza	— **28, 52**	— 21, 54	— 6, 98
Navigazione (1).			
Entrate	**13, 41**	21, 51	— 8, 10
Spese	**21, 14**	38, 18	— 17, 04
Differenza	— **7, 73**	— 16, 67	— 8, 94

(1) Nella Navigazione sono comprese anche le risultanze della Navigazione libera per l'intero esercizio finanziario.

Come si vede, per la rete principale e lo Stretto di Messina risultarono in aumento tanto le entrate quanto le spese. Per le Ferrovie secondarie sicule risultarono in diminuzione le entrate e in aumento le spese. Per la Navigazione infine

Digitized by Google

risultarono in diminuzione tanto le entrate quanto le spese, in seguito alla cessione delle linee postali all'industria privata, avvenuta col 1° gennaio 1926.

ENTRATE.

2. **Titoli delle entrate e loro raffronto.** — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1924-25 e 1925-26, risultarono nei loro valori assoluti dallo specchio seguente :

	1925-26 — lire	1924-25 — lire	Differenze rispetto al 1924-25
Prodotti del traffico.	**4.865.540.288,98**	4.080.764.607,87	+ 784.775.681,11
Introiti fuori traffico	**167.000.343,36**	171.407.948,97	— 4.407.605,61
Entrate eventuali.	**21.466.748,27**	28.368.652,81	— 6.901.904,54
Entrate della navigazione. . .	**13.411.864,39**	21.514.481,67	— 8.102.617,28
Totale . . .	**5.067.419.245** —	4.302.055.691,32	+ 765.363.553,68

Come si vede, le maggiori entrate avute nel 1925-26 sono dovute esclusivamente all'incremento dei prodotti del traffico, i quali, a loro volta, derivano in parte dall'aumento verificatosi nei trasporti viaggiatori e merci, e in parte dai provvedimenti di tariffe attuati nell'aprile e maggio 1925 (1).

3. **Prodotti del traffico.** — I prodotti del traffico nelle singole gestioni variarono dal 1924-25 al 1925-26, come è indicato qui appresso :

	1925-26 — lire	1924-25 — lire	Differenze rispetto al 1924-25
Viaggiatori.	**1.639.100.406,42**	1.415.706.716,63	+ 223.393.689,79
Bagagli e cani	**67.924.070,89**	56.499.060,11	+ 11.425.010,78
Merci a grande velocità	**580.329.157,40**	509.948.416,54	+ 70.380.740,86
Merci a piccola velocità	**2.578.186.654,27**	2.098.610.414,59	+ 479.576.239,68
Totale . . .	**4.865.540.288,98**	4.080.764.607,87	+ 784.775.681,11

(1) *Vedere Capo VI. pag.* 161

Digitized by Google

4. **Prodotti del traffico della rete per unità di lunghezza e di traffico.**

PRODOTTI	1925-26 — lire	1924-25 — lire
per km. di lunghezza media esercitata	**395.131,64**	247.443,73
per treno-km.	**35,01**	32,13
per asse-km.	**0,93**	0,83

5. **Introiti fuori traffico.** — Gli introiti fuori traffico, che nell'esercizio 1924-25 ammontarono a lire 171.407.948,97 sono discesi nel 1925-26 a lire **167.000.343,36** con una diminuzione di lire 4.407.605,61. Tale diminuzione è dovuta principalmente a minori utili di magazzino (— 5,76 mil.) ed a minori ricuperi (— 25,51 mil.) i quali ultimi, derivano dalla cessazione delle prestazioni rese nell'interesse della speciale gestione dei carboni in conto riparazione (gestione chiusa al 31 marzo 1925).

Alle predette diminuzioni fanno però riscontro gli aumenti ottenuti nel gettito delle tasse per deposito bagagli (+ 2,35 mil.); negli introiti a rimborso di spesa per trasporti e forniture in conto patrimoniale e di terzi (+ 2,05 mil.) e sopra tutto nelle tasse di esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati (+ 23,31 mil.), in conseguenza dei nuovi patti e condizioni al riguardo stabiliti.

6. **Entrate eventuali.** — Le entrate eventuali nel 1925-26 presentano, in confronto a quelle dell'esercizio precedente, una diminuzione di lire **6.901.904,54** dovuta prevalentemente a cause occasionali.

Tra le entrate il bilancio al lordo registra poi quella eccezionale di 200 milioni tratta dagli utili che hanno presentato le due speciali gestioni carboni tenute in passato dall'Amministrazione ferroviaria ed ora in corso di liquidazione, quella cioè della cessata Direzione generale dei combustibili e quella dei ricevimenti dei carboni tedeschi, in conto riparazioni. Detta somma, ai sensi del decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, è stata — con corrispondente imputazione alle spese accessorie — devoluta alla parte straordinaria del bilancio quale contributo dell'Amministrazione, per l'aumento di dotazione di magazzino reso necessario dall'accrescimento delle scorte di carbone in carico al magazzino ferroviario.

Digitized by Google

SPESE.

7. **Titoli di spesa e loro raffronto.** — I tre titoli di spese della parte ordinaria del bilancio, cioè ordinarie, complementari e accessorie, risultano pel 1925-26, rispetto a quelle del 1924-25, dal seguente prospetto:

	1925-26 — lire	1924-25 — lire	Differenze rispetto al 1924-25
Spese ordinarie della rete ferrov.	**4.066.493.456,22**	3.617.377.447,98	+ 449.116.008,24
» » della Navigazione	**19.534.461,64**	36.332.422,25	— 16.797.960,61
Spese complementari	**211.903.094,82**	167.517.973,67	+ 44.385.121,15
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	**321.832.686,98**	269.536.808,89	+ 52.295.878,09
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	**69.530.198** —	35.500.000 —	+ 34.030.198 —
Totale . . .	**4.689.293.897,66**	4.126.264.652,79	+ 563.029.244,87

8. **Spese di personale.** — La principale delle spese ordinarie è, come sempre, quella del personale. Le spese ordinarie del personale addetto all'esercizio della rete ferroviaria (stipendi, paghe e competenze accessorie) e contabilizzate in bilancio sotto tale titolo, ammontarono, nell'esercizio 1925-26, a milioni **1.948,54** con un aumento di milioni **219** rispetto all'esercizio precedente (1.729 milioni). Detta somma non comprende la spesa del personale operaio delle officine, dei cantieri, delle squadre di rialzo (gestione officine) la cui mano d'opera grava in bilancio sul costo delle rispettive produzioni, e si ripartisce per milioni **1.931,53** alla rete principale e lo stretto di Messina; e milioni **17,01** alla rete secondaria sicula. La spesa di personale della Navigazione risultò di milioni **4,09.**

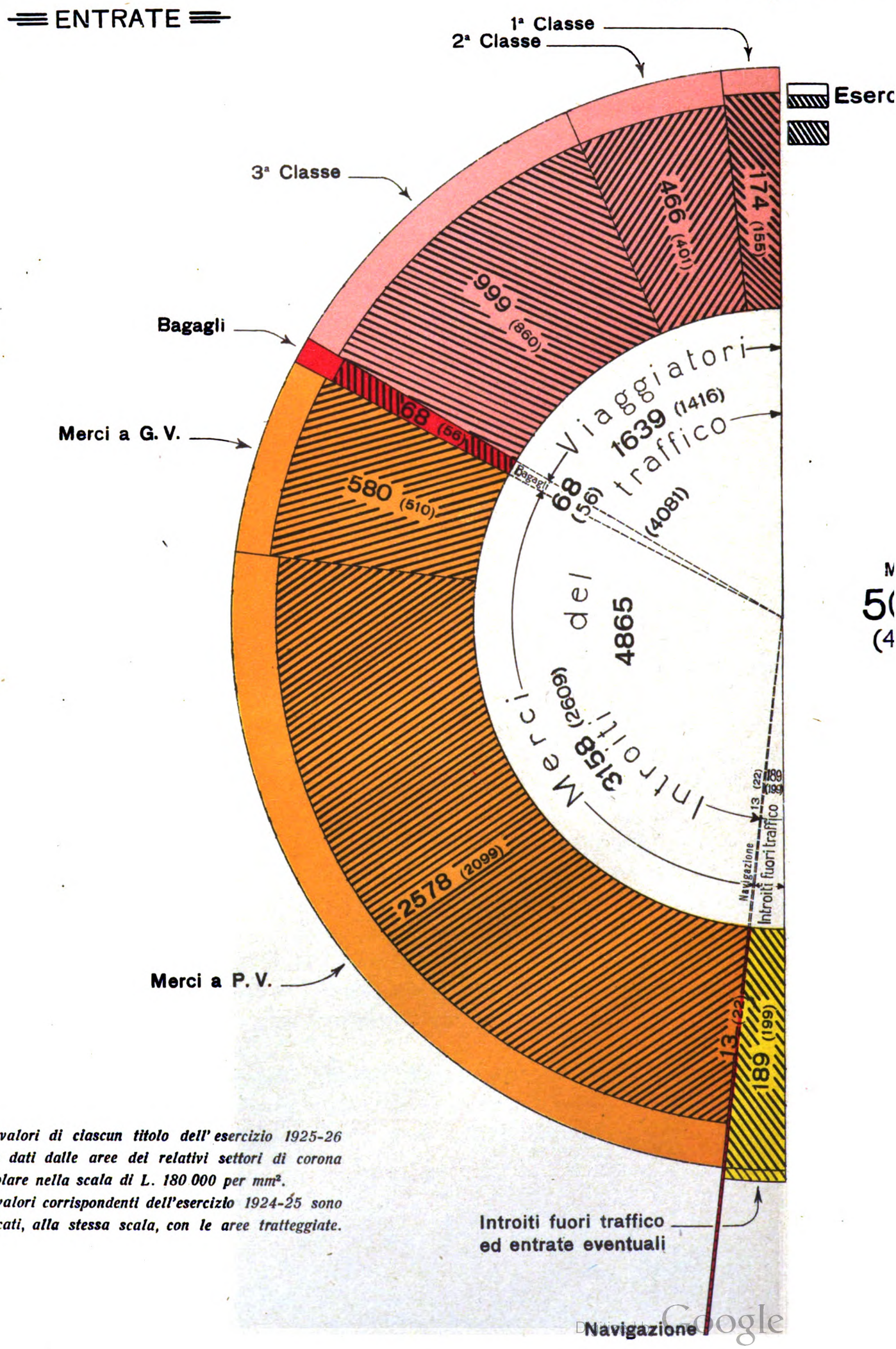
Aggiungendo alla detta spesa di milioni 1.948,54 quella relativa al personale della gestione officine (milioni 279 al lordo) e le spese generali del personale (423 milioni) si ha una spesa totale di milioni **2.651** la quale presenta, rispetto a quella corrispondente dell'esercizio precedente (2.362 milioni) un aumento di **289** milioni. L'aumento deve attribuirsi principalmente ai miglioramenti concessi al personale in base al R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405.

9. **Spese di combustibile per la locomozione.** — La spesa netta per il combustibile consumato nella locomozione per tutti i servizi cui il bilancio si riferisce (compresi quindi anche i servizi di Navigazione), risulta, nell'esercizio 1925-26,

Digitized by Google

Digitized by Google

Entrate e Spe
negli esercizi 19

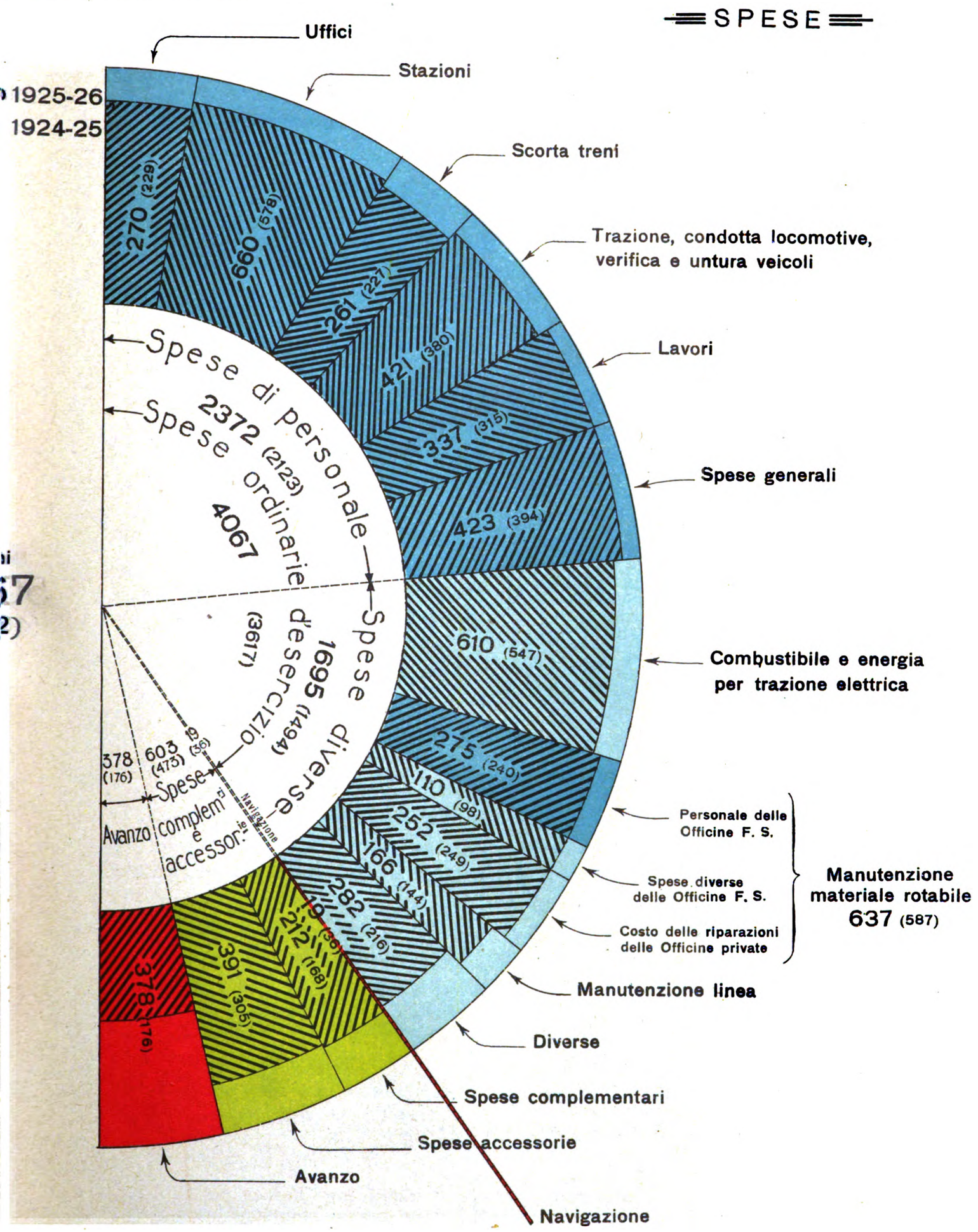


I valori di ciascun titolo dell'esercizio 1925-26 sono dati dalle aree dei relativi settori di corona circolare nella scala di L. 180 000 per mm².

I valori corrispondenti dell'esercizio 1924-25 sono indicati, alla stessa scala, con le aree tratteggiate.

Digitized by Google

e dell'Azienda
-26 e 1924-25



Digitized by Google

Digitized by Google

di **593** milioni di fronte a 549 milioni relativi all'esercizio precedente, con un aumento di milioni 44.

Per l'esercizio a vapore delle linee ferroviarie a scartamento normale di tutta la rete (vedi alleg. n. 25) si è incontrata una spesa di **574** milioni corrispondente ad un consumo di tonn. **2.996.248** al prezzo medio di lire **191,55** per tonnellata, di fronte ad una spesa complessiva di 524 milioni, ad un consumo di tonn. 2.948.172 e ad un prezzo medio di lire 177,69 la tonnellata dell'esercizio precedente. La maggiore spesa di circa **50** milioni incontrata nel 1925-26, rispetto all'anno precedente, dipende dal maggior quantitativo di carbone consumato e dal maggior costo unitario del medesimo.

10. **Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni.** — Per queste spese figura nel bilancio, al netto, dell'esercizio 1925-26, la somma di milioni **25,76** mentre in quello dell'esercizio precedente figurava la somma di milioni 11,63.

Detta somma di milioni 25,76 corrisponde ai pagamenti effettuati, durante l'esercizio di cui sopra, alle diverse Società fornitrici di energia elettrica, ma comprende anche l'importo di circa sei milioni pagati alle Ditte stesse per arretrati che si sarebbero dovuti corrispondere nell'esercizio precedente. Tenuto conto pertanto di ciò, si ha che la spesa di competenza dell'esercizio 1925-26 fu di 20 milioni circa, mentre fu di 18 milioni circa quella di competenza dell'esercizio 1924-25. Lo aumento di circa 2 milioni è in relazione con l'aumentata fornitura di energia per l'incremento del traffico a trazione elettrica, e con gli aumenti di prezzi richiesti dalle Società con le quali si dovette nell'anno rinnovare i contratti.

Le spese relative alla energia elettrica, prodotta direttamente dall'Amministrazione, sono conglobate con altre spese nei capitoli relativi all'esercizio ed alla manutenzione degli impianti di trazione elettrica.

11. **Spese per la manutenzione del materiale rotabile.** — Nell'esercizio 1925-26 si è avuta una spesa complessiva per la manutenzione del materiale rotabile della rete principale e secondaria di lire **636.964.719,61** contro 587.392.920,73 sostenuta nell'esercizio precedente. L'aumento di **50** milioni circa è dovuto in parte al maggior lavoro eseguito e in parte all'aumentato costo, sia del personale delle officine dell'Amministrazione, sia della materia, sia delle prestazioni dell'industria privata, come è specificato nel capitolo speciale a pag. 155.

12. **Spese per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica.** — Queste spese crebbero nel 1925-26 da 144 milioni a **166.** L'aumento di **22** milioni circa dipende dal maggior costo dei materiali impiegati ed anche da maggiori lavori eseguiti.

Digitized by Google

13. **Altre spese ordinarie.** — Fra le altre più interessanti spese ordinarie, sono da segnalare quelle denominate « forniture, spese ed acquisti » in conto esercizio, le quali senza quelle relative ai materiali contabilizzati sotto le voci « riparazioni dei rotabili » e « manutenzione delle linee » e senza quelle del combustibile per la locomozione, di cui si è detto a parte, ammontarono a milioni **223** (di cui 26 per energia per la trazione elettrica) con un aumento di milioni **48** rispetto all'esercizio precedente.

Sono ancora da segnalare le spese generali, che ammontarono a milioni **485,78** di cui **334,39** per contributo al fondo pensioni e sussidi, **88,47** per contributi, assegni ed indennità diverse al personale, e milioni **62,92** per spese diverse ed eventuali, con un aumento complessivo di milioni **46,31** rispetto all'esercizio precedente; le spese infine per indennizzi relativi ai trasporti di merci ammontanti a milioni **15,39,** di cui però milioni 3,23 riguardano liquidazioni di vecchie vertenze. Perciò l'importo degli indennizzi riferibili all'esercizio 1925-26 segna una diminuzione di oltre un milione e mezzo rispetto all'importo corrispondente dell'anno 1924-25 (milioni 13,6).

14. **Spese complementari.** — Nel prospetto che segue sono indicate, per l'esercizio 1925-26 e per la rete ferroviaria principale, gli assegni di bilancio per le spese complementari, i ricavi di materiali e le somme pagate in conto di dette spese.

Come si è praticato negli anni precedenti, il prospetto porta anche l'indicazione delle cifre corrispondenti pel periodo 1° luglio 1905 - 30 giugno 1925, le quali, è bene avvertire, sono esposte per l'importo effettivo inscritto a suo tempo nei singoli esercizi, senza alcun ragguaglio al valore attuale della moneta.

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiali	Totale	Somme pagate
Manutenzione straordinaria:				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925	252.611.095,17	2.986.119,26	255.597.214,43	248.189.010,71
Anno 1925-26	**29.500.000** —	**420.582,06**	**29.920.582,06**	**25.516.832,23**
Totale	**282.111.095,17**	**3.406.701,32**	**285.517.796,49**	**273.705.842,94**
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento:				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925	199.297.000 —	90.295.318,93	289.592.318,93	265.136.434,11
Anno 1925-26	**59.000.000** —	**42.137.130,81**	**101.137.130,81**	**49.879.904,53**
Totale	**258.297.000** —	**132.432.449,74**	**390.729.449,74**	**315.016.338,64**
Rinnovamento del materiale rotabile:				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925	681.610.000 —	139.600.625,23	821.210.625,23	821.210.625,23
Anno 1925-26	**121.438.173,07**	**41.426.396,13**	**162.864.569,20**	**162.864.569,20**
Totale	**803.048.173,07**	**181.027.021,36**	**984.075.194,43**	**984.075.194,43**

Digitized by Google

Confrontando i dati di cui sopra con quelli dell'esercizio 1924-25 si trova che nel 1925-26 si ebbe una maggiore assegnazione complessiva di lire **45.838.173,07** risultante dalle seguenti differenze:

per manutenzione straordinaria.....	da milioni	27,5	a	**29,5**	: aumento	2 –
per rinnovamento della parte metallica dell'armamento.....	»	36,6	»	**59** –	»	22,4
per rinnovamento del materiale rotabile .	»	100 –	»	**121,4**	»	21,4

Per quanto riguarda la manutenzione straordinaria, l'assegno di bilancio stabilito nel 1925-26 in milioni **29,5** supera di molto il minimo fissato dalla legge organica (che sarebbe di 4 milioni e mezzo circa, in ragione di lire 270 per chilometro esercitato).

L'aumento poi che detto assegno presenta su quello corrispondente dell'anno precedente, è in relazione con le maggiori necessità di lavori che si prevedeva di dover eseguire per riparare e prevenire danni di forza maggiore, e per le quali appunto si è pagata nell'esercizio la somma di milioni **25,4.**

Per quanto riguarda il rinnovamento del materiale rotabile, il maggior assegno stabilito nel 1925-26 dipende dagli accresciuti prodotti del traffico, ai quali l'assegno stesso si commisura, in base alle disposizioni di legge; e analogamente dicasi per l'assegno riguardante il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, nel concretare il quale d'altra parte, si è tenuto conto dell'accresciuto fabbisogno, in relazione al previsto sviluppo dei relativi lavori.

Per questi, difatti, nell'esercizio vennero spesi quasi 12 milioni in più della somma consunta nel 1924-25.

Se si confrontano le somme totali disponibili al 30 giugno 1926 per i tre titoli di cui sopra, con le somme rispettivamente pagate alla detta data, si trova che al 30 giugno 1926 rimaneva per la manutenzione straordinaria, un residuo disponibile di lire **11.811.953,55** e per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento un residuo di lire **75.713.111,10.**

Per il rinnovamento del materiale rotabile, come si è sempre praticato, le somme disponibili vengono tutte spese per la provvista di nuovo materiale rotabile.

15. **Spese accessorie.** — Le spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria presentano, in confronto a quelle dell'anno precedente, un aumento di milioni **52,30** costituito principalmente da maggiori annualità dovute al Tesoro per interessi e ammortamento.

Le spese accessorie estranee all' Azienda ferroviaria presentano a loro volta un aumento di **34** milioni che deriva per milioni 30 da sovvenzione alla ge-

Digitized by Google

stione boschi dell'Albania e per milioni 4,03 dal maggior contributo per riduzioni tariffa dipendenti da motivi di interesse generale.

16. — **Spese di esercizio (ordinarie e complementari) per unità di lunghezza e di traffico.** —

SPESE	1925-26 — lire	1924-25 — lire
per km. di lunghezza media esercitata	**259.470,29**	231.706,30
per treno-km.	**30,78**	30,08
per asse-km.	**0,82**	0,78

17. **Coefficiente di esercizio e formazione dell'avanzo.** — Dalla tabella 1 riportata a pag. 25. risulta indicato per l'esercizio 1924-25 e per il 1925-26 il calcolo *del coefficiente d'esercizio*, cioè del rapporto percentuale fra le spese d'esercizio (ordinarie e complementari) e le entrate pure d'esercizio.

E' da rilevare la nuova sensibile diminuzione di questo coefficiente, che è disceso da 88,90 a **85,01** avvicinandosi sempre più a quello dell'anteguerra (78,26 % nel 1913-14).

Nella tabella stessa sono anche specificati i proventi e gli oneri dell'esercizio ferroviario propriamente detto o ad esso estranei, in base ai quali è calcolato lo ammontare del versamento al Tesoro dell'avanzo di tutta la gestione. Quest'ultimo, come si è già detto, risultò nel 1925-26 di milioni **378,13**, mentre era stato di 175,79 nell'anno precedente.

Per la migliore valutazione dei favorevoli risultati dell'esercizio, è anche da tener presente che, oltre al maggior versamento predetto, l'Amministrazione ha simultaneamente provveduto ad un accantonamento di 30 milioni al suo fondo di riserva per le spese impreviste, salito così da 28 a 58 milioni, oltre che ad una sovvenzione straordinaria, a carico dell'esercizio, di 30 milioni per lo sfruttamento dei boschi in Albania.

Nella tabella II riportata a pag. 26 sono riassunti, a titolo di confronto, i principali dati delle entrate e delle spese del bilancio per i periodi dal 1906–07 al 1913–14 e dal 1918–19 al 1925–26.

18. **Spese straordinarie.** — L'allegato n. 5 indica le somme autorizzate, al netto del contributo della parte ordinaria pel rinnovamento rotabili, coi vari provvedimenti legislativi emanati a tutto il 30 giugno 1926, onde provvedere alle spese straordinarie, ossia a quelle occorrenti per lavori e provviste di carattere patrimoniale.

Digitized by Google

Tali somme, che ammontavano al 30 giugno 1925 a lire 7.217.482.981,27, si accrebbero nel 1925-26 per effetto dei vari provvedimenti sopravvenuti durante l'esercizio stesso, tra i quali ha particolare importanza il R. decreto 20 ottobre 1925, n. 1932, che ha destinato alle spese patrimoniali:

a) milioni **100**, importo di materiali residuati dalla guerra messi a disposizione, quale contributo del Tesoro, per le opere di elettrificazione;

b) il quadruplo della differenza (al netto degli aumenti di tariffa) tra i prodotti del traffico degli esercizi 1924-25 e 1925-26 e i prodotti del 1923-24.

In attesa di esatta determinazione del quadruplo suddetto (da farsi, per quanto concerne la valutazione degli effetti degli aumenti di tariffa, col concorso del Ministero delle Finanze) nell'allegato n. 5 l'importo degli impegni consentiti per il primo dei due eserclzi considerati dal decreto, è stato provvisoriamente determinato, come cifra indicativa in milioni 1.800. E di tale somma, lire 94.531.336,83, rappresentante la quarta parte dell'avanzo della gestione per il 1925-26, sono state, a sensi dell'art. 2 del decreto, assegnate alle spese patrimoniali a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario, mentre alla parte rimanente dovrà essere provveduto con sovvenzioni del Tesoro e quindi con ammortamento a carico del bilancio stesso.

In complesso, a seguito dell'accennata determinazione provvisoria e date le somme conseguenti dai diversi altri provvedimenti emanati, l'ammontare delle disponibilità per spese straordinarie, che al 30 giugno 1925, era come si è detto di lire 7.217.482.981,27 risulta accresciuto al 30 giugno 1926 a lire **9.638.024.908,66.**

In conto delle somme come sopra autorizzate, gli impegni assunti nel 1925-26 al netto sempre del contributo per il rinnovamento dei rotabili, sono ammontati a lire **1.811.334.632,66** e con tale importo il totale degli impegni assunti dal 1 luglio 1905 ha raggiunto (alleg. n. 6) lire **8.810.969.726,81.**

Le somme pagate nel 1925-26 al netto pure del contributo suddetto, ascendono a lire **625.592.794,99** così ripartite:

1. Lavori, espropriazioni ed acquisti di stabili (compresa l'elettrificazione delle linee)	L.	**261.823.975,31**
2. Aumento dotazione di magazzino	»	**306.000.000,00**
3. Materiale d'esercizio	»	**26.447.176,10**
4. Materiale rotabile	»	**37.290.236,17**
5. Diverse	»	**31.407,41**

L'importo totale dei pagamenti effettuati a partire dal 1 luglio 1905 al 30 giugno 1926, è giunto a lire **6.044.917.308,75** cui si è fatto fronte per milioni 5.525 circa coi progressivi prelevamenti dal Tesoro in conto delle sovvenzioni produttive di annualità d'interesse ed ammortamento, e per il rimanente con concorsi e pro-

Digitized by Google

venti diversi a complemento delle anzidette sovvenzioni nonchè, per il momento, con disponibilità della cassa ferroviaria.

E' opportuno rilevare che il carico annuo per interessi ed ammortamenti dei fondi prelevati, come sopra si è detto, dal Tesoro, ha raggiunto nel 1925-26 il valore di lire **284.292.963,50**.

Gli allegati n. 7 e 8 dimostrano la consistenza patrimoniale dei materiali di scorta dei magazzini ed il valore inventariale del materiale rotabile, galleggianti e di esercizio.

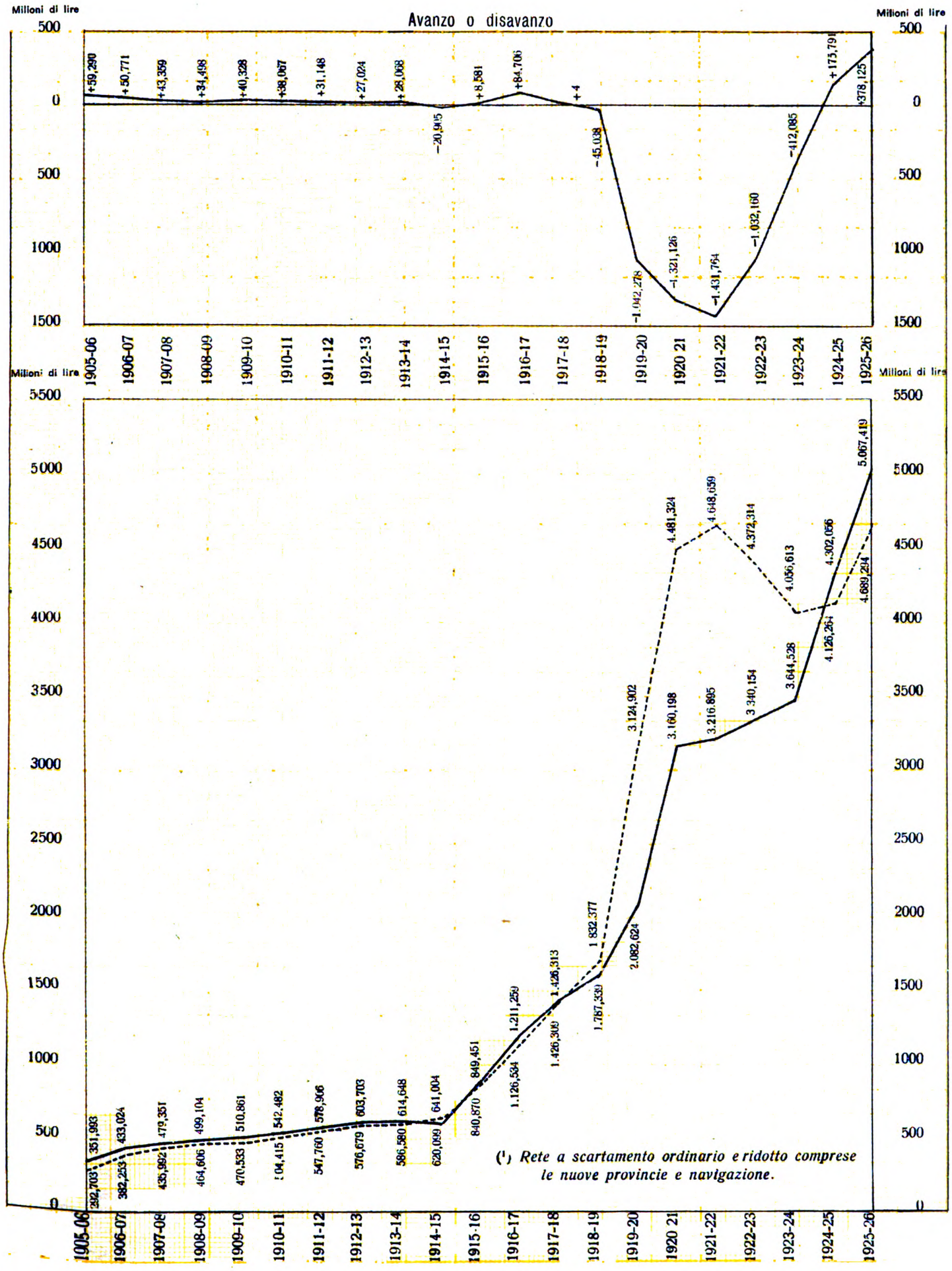
19. **Bilancio patrimoniale.** — L'allegato n. 1 espone il bilancio generale dell'Azienda al 30 giugno 1926. Esso, come al solito, comprende il bilancio patrimoniale riguardo al quale notasi che nell'esercizio 1925-26 la consistenza delle linee è passata da lire 8.315.720.057,48 a lire **8.737.595.628,91** con un aumento di milioni **421,875** dovuto per milioni **106** alla inclusione nella rete del tronco Napoli-Pozzuoli, per milioni **54,051** a lavori dipendenti dalla guerra eseguiti a carico del Bilancio del Ministero interessato e per milioni **261,824** a lavori in aumento di patrimonio eseguiti a carico delle spese straordinarie; la consistenza del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio è salita da lire 4.500.637.323,96 a lire **4.683.547.674,75** con un aumento di milioni **182,910** dovuto per milioni **10,828** a nuove iscrizioni ed a rettifiche di valori del materiale rotabile e d'esercizio proveniente dalla guerra e per la rimanente parte ad aumenti inventariali a carico della parte straordinaria del bilancio; la consistenza infine del fondo di dotazione del magazzino è pure salita da lire 599.450.822,02 a lire **899.450.822,02** con aumento di **300** milioni di cui **100** a carico delle spese straordinarie e **200** a carico dell'esercizio, come è accennato al punto 6.

In complesso le attività dell'azienda importano lire 14.439.175.428,44, di cui circa 7 miliardi rappresentano il valore delle linee all'atto della loro consegna e quello di lavori eseguiti e di materiali provvisti in dipendenza della guerra a carico di altri bilanci e costituiscono perciò attività acquisite all'azienda senza spese; mentre per il rimanente rappresentano gli enti patrimoniali o acquistati dalle accennate Società nonchè gli incrementi patrimoniali apportati alle linee ed al materiale dal 1° luglio 1905 in poi e per i quali il relativo capitale viene per la massima parte ammortizzato a carico dell'esercizio.

Beninteso però il detto valore è costituito dagli importi erogati nei singoli anni in cui le spese per le linee ed il materiale furono sostenute; e quindi, mentre l'importo raggiunto nel periodo anteguerra (circa 7 miliardi 600 milioni) rappresenta lire alla pari dell'oro, l'importo riferentesi al periodo successivo rappresenta una somma di valori non omogenei.

Digitized by Google

Risultati finanziari dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato (¹)



Digitized by Google

Digitized by Google

TABELLA I.

		1925-26 — Lire	1924-25 — Lire
	Entrate di esercizio.		
1	Prodotti del traffico (*a*)	**4.865.540.288,98**	4.080.764.607,87
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa	**167.000.343,36**	171.407.948,97
3	Totale	**5.032.540.632,34**	4.252.172.556,84
	Spese di esercizio.		
4	Ordinarie (*a*)	**4.066.493.456,22**	3.617.377.447,98
5	Complementari (*b*)	**211.573.094,82**	166.857.973,67
6	Totale	**4.278.066.551,04**	3.784.235.421,65
7	Residuo dell'esercizio (3-6)	**754.474.081,30**	467.937.135,19
8	Coefficiente d'esercizio $\left(\frac{6}{3}\right)$	**85,01 %**	88,90 %
	Spese accessorie.		
9	Interessi e ammortamenti pagati al tesoro (*c*)	**283.021.058,93**	233.847.008,21
10	Interessi e ammortamenti pagati a terzi	**129.615,22**	129.615,22
11	Concorso nelle spese per elettrificazione linee	**4.361.308,75**	4.268.378,16
12	Versamenti alla riserva	**66.000.226,38**	28.513.794,32
13	Corte dei conti	**120.000 —**	120.000,—
14	Noleggio di carri	—	—
15	Totale	**353.632.209,28**	266.878.795,91
16	Avanzo dell'esercizio ferroviario (7—15)	**400.841.872,02**	201.058.339,28
	Formazione dell'avanzo della gestione.		
17	Proventi: dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	**400.841.872,02**	201.058.339,28
18	Proventi: da entrate eventuali	**21.466.748,27**	28.368.652,81
19	Proventi: da prelevamenti dalla riserva	**36.000.226,38**	—
20	Proventi: dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	**108.922,19**	48.917,96
21	Totale	**458.417.768,86**	229.475.910,05
22	Oneri: contributo per riduzioni tariffe	**39 530.198 —**	35.500.000,—
23	Oneri: sovvenzione alla gestione boschi Albania	**30.000.000 —**	—
24	Oneri: restituzione multe ai fornitori	**2.922.809,51**	1.379.231,59
25	Oneri: insufficienza sovvenzione per la navigazione con le isole	**7.839.414,01**	16.805.639,93
26	Totale	**80.292.421,52**	53.684.871,52
	Avanzo della gestione (*d*)	**378.125.347,34**	175.791.038,53

(*a*) Incluso l'importo della quota del 6 ‰ a favore dell'Opera di previdenza.
(*b*) Dalle spese complementari sono state dedotte quelle riguardanti il rinnovamento dei piroscafi di lire 330.000.
(*c*) Dagli interessi ed ammortamenti pagati al Tesoro è stato dedotto l'ammontare di quelli pagati per l'esercizio di navigazione con le isole in lire 1.277.894,57.
(*d*) L'avanzo della gestione di lire 378.125.347,34 viene erogato come appresso:
versamento al Tesoro lire 278.594.010,51;
versamento alla parte straordinaria lire 94.531.336,83 (quarta parte dell'avanzo).
id. id. id. 5.000.000 (per la sistemazione Anzio-Nettuno)

Digitized by Google

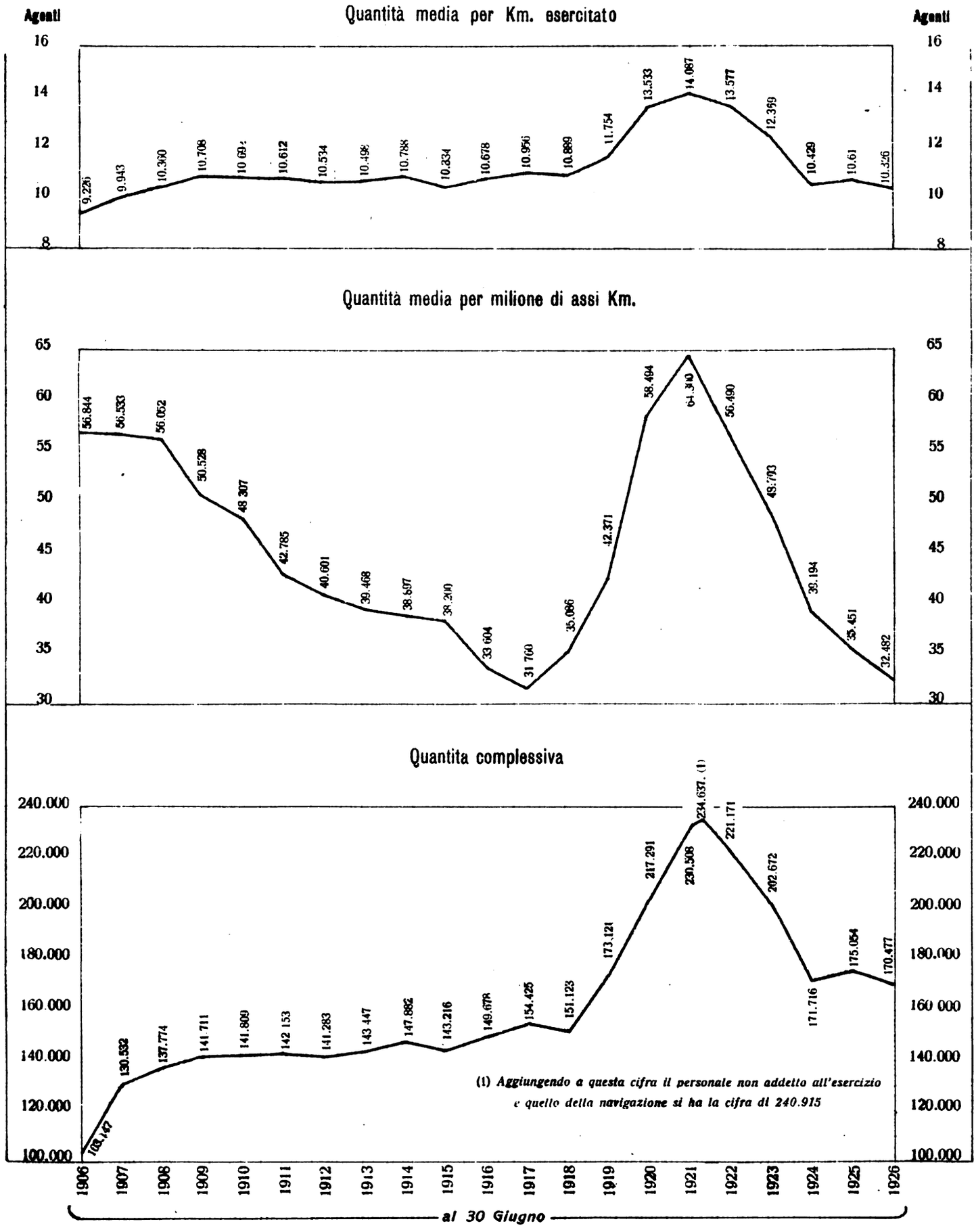
TABELLA II.

	1906–07 — (milioni)	1907–08 — (milioni)	1908–09 — (milioni)	1909–10 — (milioni)	1910–11 — (milioni)	1911–12 — (milioni)	1912–13 — (milioni)	1913–14 — (milioni)
Entrate di esercizio.								
Prodotti del traffico	406,5	434,0	450,8	481,2	498,3	525,4	551,3	565,4
Introiti diversi e rimborsi di spesa	15,9	30,1	26,0	24,7	27,2	27,7	29,2	28,9
Totale	422,4	464,1	476,8	505,9	525,5	553,1	580,5	594,3
Spese di esercizio.								
Spese ordinarie	319,2	358,9	373,9	391,4	398,5	417,1	431,2	438,0
Spese complementari	25,0	26,1	21,6	22,2	23,6	25,7	26,5	27,1
Totale	344,2	385,0	395,5	413,6	422,1	442,8	457,7	465,1
Residuo dell'esercizio	78,2	79,1	81,3	92,3	103,4	110,3	122,8	129,2
Coefficiente di esercizio.								
Delle spese ordinarie e complementari	81,48%	82,96%	82,95%	81,76%	80,32%	80,05%	78,85%	78,26%
Spese accessorie.								
Interessi e ammortamento	22,2	31,7	40,4	48,8	56,8	64,6	72,1	77,9
Versamenti alla riserva	8,1	9,6	10,0	7,0	7,0	7,3	7,7	7,0
Consorzio zolfifero siciliano e Corte dei Conti	0,1	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8
Noleggio dei carri	—	—	—	—	1,1	1,4	1,0	0,3
Totale	30,4	42,1	51,3	56,7	65,8	74,2	81,7	86,0
Avanzo	47,8	37,0	30,0	35,6	37,6	36,1	41,1	43,2
Versamento al Tesoro	50,7	43,3	34,4	40,3	38,0	31,1	27,0	28,0

	1918–19 — (milioni)	1919–20 — (milioni)	1920–21 — (milioni)	1921–22 — (milioni)	1922–23 — (milioni)	1923–24 — (milioni)	1924–25 — (milioni)	1925–26 — (milioni)
Entrate di esercizio.								
Prodotti del traffico	1.598,7	1.868,4	2.822,8	2.964,2	3.100,3	3.448,7	4.080,7	4.865,5
Introiti diversi e rimborsi di spesa	105,0	142,8	141,0	192,7	196,7	155,7	171,4	167,0
Totale	1.703,7	2.011,2	2.963,8	3.156,9	3.297,0	3.604,4	4.252,1	5.032,5
Spese di esercizio.								
Spese ordinarie	1.590,8	2.848,1	4.223,1	4.292,7	3.986,7	3.685,4	3.617,4	4.066,5
Spese complementari	66,8	89,5	151,1	135,8	149,5	130,7	166,8	211,5
Totale	1.657,6	2.937,6	4.374,2	4.428,5	4.136,2	3.816,1	3.784,2	4.278,0
Residuo dell'esercizio	46,1	—	—	—	—	—	467,9	754,5
Deficit dell'esercizio	—	926,4	1.410,4	1.271,6	839,2	211,7	—	—
Coefficiente di esercizio.								
Delle spese ordinarie e complementari	97,29%	146,06%	147,59%	140,28%	125,45%	105,87%	88,90%	85,01%
Spese accessorie.								
Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro	99,4	100,7	113,1	167,5	174,8	175,2	233,9	283,0
Interessi e ammortamenti pagati a terzi	0,8	0,3	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
Concorso alle spese per elettrificazione delle linee	1,0	17,4	18,6	0,5	4,1	4,2	4,2	4,4
Versamenti alla riserva	—	1,0	—	7,8	9,4	16,9	28,5	66,0
Consorzio zolfifero siciliano e Corte dei Conti	0,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Noleggio dei carri	0,4	0,5	0,3	0,3	0,1	—	—	—
Totale	102,2	120,0	132,3	176,3	188,7	196,5	266,8	353,6
Avanzo	56,1	—	—	—	—	—	201,1	400,9
Deficit	—	1.046,4	1.542,7	1.447,9	1.027,9	408,2	—	—
Versamento al Tesoro	47,9	—	—	—	—	—	175,8	378,1
Sovvenzione del Tesoro	—	1.059,4	1.363,5	1.451,9	1.043,4	412,0	—	—

Digitized by Google

Quantità di personale addetto all'esercizio delle Ferrovie dello Stato



Nota — *Sono compresi gli agenti della rete a scartamento ordinario e a scartamento ridotto ed esclusi quelli della Navigazione*

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPO III.

PERSONALE.

1. **Consistenza del personale al 30 giugno 1926.** — Al 30 giugno 1925 il quantitativo del personale era complessivamente di 178.039 agenti, di cui :

175.135 personale addetto all'esercizio della rete (comprese le linee a scartamento ridotto) ;

734 personale navigante ;

2.170 personale non addetto all'esercizio (e cioè addetto ai lavori in conto patrimoniale).

Tale quantitativo andò progressivamente diminuendo durante tutto l'esercizio 1925-26 fino ad essere ridotto al 30 giugno 1926 a :

172.768 agenti complessivamente (1) di cui :

170.507 personale addetto all'esercizio della rete (comprese le linee a scartamento ridotto) ;

318 personale navigante ;

1.943 personale non addetto all'esercizio.

Si è quindi verificata una diminuzione di 4.628 agenti nel personale addetto all'esercizio, di 416 in quello della navigazione e di 227 in quello non addetto all'esercizio e in complesso di **5.271** agenti.

Nel quantitativo complessivo di 178.039 agenti al 30 giugno 1925 erano compresi :

166.209 agenti stabili ed in prova ed 11.830 avventizi.

Al 30 giugno 1926 il quantitativo degli agenti stabili ed in prova era ridotto a **165.329** e quello degli avventizi a **7.439.**

Per quanto riguarda il personale navigante, la diminuzione è dovuta al fatto che, col 1 gennaio 1926, le ferrovie dello Stato hanno cessato di esercitare le linee di navigazione con le isole, conservando il solo esercizio dei ferry-boats attraverso lo Stretto di Messina.

(1) Il quantitativo del personale in servizio continuò a decrescere anche dopo il 30 giugno 1926, tanto che al 31 ottobre 1926 era ridotto a 172.477 agenti nonostante l'assunzione di 800 allievi fuochisti e di 50 operai delle officine cui si è dovuto provvedere, per urgenti necessità del servizio nel bimestre luglio-agosto 1926.

Digitized by Google

La sensibile diminuzione di 4.628 agenti ottenuta nel personale addetto all'esercizio, è dovuta per 74 agenti al personale degli uffici e per il resto e cioè per 4.554 al personale esecutivo.

Alla detta diminuzione di 4.554 agenti hanno contribuito:

il Servizio Lavori con una riduzione di 3.246 agenti della linea;

il Servizio Materiale e Trazione, con una riduzione di circa 1.000 agenti nel personale dei depositi, ecc. contro un aumento di 300 operai circa assunti per la manutenzione del materiale e specialmente delle locomotive elettriche;

il Servizio Movimento che ha realizzato una riduzione di circa 600 agenti quasi tutti del personale di stazione;

il Servizio Approvvigionamenti che ha ottenuta una diminuzione di 86 agenti nel personale dei Magazzini, Agenzie marittime, ecc.

È però da avvertire che una parte delle anzidette riduzioni si rese possibile per la concessione in appalto di alcune prestazioni secondarie, specialmente dei Servizi Movimento e Trazione.

2. **Quantitativo medio di personale impiegato durante l'esercizio 1925-26.** — Come è stato esposto nella Relazione dell'esercizio 1924-25, il quantitativo di personale in servizio al 30 giugno 1924 era di circa 176.000 agenti che, dopo una leggiera diminuzione nei primi tre mesi dell'esercizio, andò gradatamente aumentando fino a raggiungere al 30 giugno 1925 il valore di 178.000 circa, sotto la spinta dell'improvviso aumento del traffico verificatosi nel periodo corrispondente.

Tenendo conto dell'utilizzazione effettiva del personale avventizio nei singoli mesi, si ebbe durante il 1924-25, un quantitativo medio di personale impiegato di 174.608 comprendendo anche quello delle secondarie sicule ed escludendo quello non addetto all'esercizio.

Nel 1925-26 invece, si poté ottenere, mediante le assidue cure dell'Amministrazione, favorite dal più regolare andamento del servizio e dalla buona volontà del personale, una continua diminuzione del quantitativo degli agenti in servizio, il quale come sopra è detto, da 178.039 agenti si ridusse alla fine dell'esercizio a 172.768.

Tenuto conto, dell'utilizzazione del personale avventizio nei singoli mesi, il quantitativo *medio* di tutto il personale impiegato nell'esercizio 1925-26, risultò di 174.108 agenti.

Invece il quantitativo medio di personale impiegato nell'anno finanziaro 1925-26 per l'esercizio della sola rete principale e secondaria fu di 171.937, mentre era stato di 174.608 nell'esercizio precedente.

Digitized by Google

Nello specchietto qui appresso riportato si indicano per gli esercizi 1925-26, 1924-25 e 1913-14 oltre ai quantitativi complessivi di agenti impiegati in media per l'esercizio della rete, anche i dati per Km. di linea e per ogni milione di assi-Km. rimorchiati dai treni.

Quantitativo medio di agenti	**1925-26**	1924-25	1913-14	Differenza % rispetto al	
				1924-25	1913-14
Complessivo (rete principale e secondaria) .	**171.937**	174.608	146.894	— 0,3	+ 19
Per Km. di linea. . . .	**10,41**	10,57	10,70	— 0,3	— 1,5
Per milione di assi-Km. rimorchiati	**32,76**	35,36	38,75	— 6,2	— 14,4

3. **Spese di personale.** — La spesa totale lorda sostenuta nel 1925-26 (vedi allegato n. 12) per stipendi, paghe, ecc. a tutto il personale addetto all'esercizio della rete a scartamento normale e ridotto (compresa quindi la gestione delle officine ed escluso il personale della navigazione e quello addetto ai lavori in conto patrimoniale) ammontò a milioni **2.252,43** con un aumento rispetto all'esercizio precedente di milioni 255,82.

Questo aumento è dovuto in buona parte alla completa applicazione del nuovo trattamento organico stabilito dal R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, (la cui ripercussione nell'esercizio precedente ebbe effetto soltanto per l'ultimo trimestre) ed, in misura minore, alla sistemazione a ruolo di oltre 2.000 avventizi, imposta dal R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442 e dal nuovo regolamento del personale, alle promozioni di grado, effettuate in applicazione del citato R. decreto-legge nonchè al compenso speciale accordato al personale residente in Roma per l'Anno Santo, in analogia al trattamento fatto dalle altre Amministrazioni statali.

La retribuzione media per gli agenti addetti all'esercizio, che nel 1924-25 era stata di lire 11.577, salì nell'esercizio 1925-26 a lire **13.100.**

Le spese indicate non comprendono quelle generali, come i contributi al fondo pensioni e sussidi ed all'Opera di previdenza, le indennità ed i premi per infortuni sul lavoro, le spese di massa vestiario, servizio medico e medicinale e le buonuscite a carico dell'esercizio, per le quali tutte si ebbe nel 1925-26 un onere di **423** milioni, con un aumento di 29 milioni rispetto all'esercizio precedente (milioni 394).

Computando anche le dette spese generali, la spesa complessiva di personale risultò nell'esercizio 1925-26 di milioni **2.675,** con un aumento di milioni 285 rispetto a quella dell'esercizio precedente.

Digitized by Google

Rispetto al totale delle spese ordinarie d'esercizio, le spese di personale rappresentarono nel 1925-26 il 65 % mentre nell'anno precedente erano il 63 %.

Col grafico qui allegato è messo in evidenza il rapporto che intercede fra le spese di personale dei diversi servizi, confrontando anche quelle dell'esercizio 1925-26 con quelle del 1913-14 (ultimo anno del periodo anteguerra).

Preoccupazione costante dell'Amministrazione è stata di ridurre il quantitativo del personale, e ciò si rende sempre più necessario oggi che la spesa unitaria dell'agente ha avuto il sensibile incremento che si è messo sopra in evidenza.

I risultati ottenuti nell'esercizio 1925-26 ed anche nei primi mesi dell'esercizio successivo sono già di per sè stessi promettenti, ma l'Amministrazione conta di ottenere ulteriori economie dallo studio accurato della migliore organizzazione dei servizi, la quale viene oggi favorita dalla disciplina del personale e dalla regolarità dell'esercizio.

A tale migliore organizzazione dei servizi gioverà molto lo sviluppo degli impianti speciali delle linee e delle stazioni (apparati di blocco, apparati centrali di manovra, ecc.) cui si potrà dare maggiore impulso con le nuove disponibilità di fondi patrimoniali ottenute durante l'esercizio 1925-26.

Già si sta esperimentando sulla Fabriano-Urbino il sistema di esercizio col Dirigente Unico, che potrà avere notevoli applicazioni su molte linee a debole traffico.

È interessante ricordare anche l'esperimento (*vedere a pag.* 157) di treni merci a diretto percorso coi quali si potranno ottenere, oltre al risparmio nel consumo del combustibile, economie, forse maggiori, nell'utilizzazione del personale di macchina e di scorta.

Per quanto riguarda gli uffici, l'Amministrazione sta cercando di alleggerire l'organizzazione burocratica anche con una più larga applicazione delle macchine calcolatrici e classificatrici negli uffici contabili e statistici.

4. **Provvedimenti d'ordine generale relativi al personale.** — Nel Capo 1° di questa Relazione si è già fatto cenno alle modificazioni apportate alla Direzione dell'esercizio delle ferrovie secondarie della Sicilia, alla costituzione dell'ufficio mobilitazione e dell'ufficio centrale del Dopolavoro ferroviario, nonchè alla cessione all'industria privata della ferrovia Monteponi-Iglesias e delle linee di Navigazione con le isole.

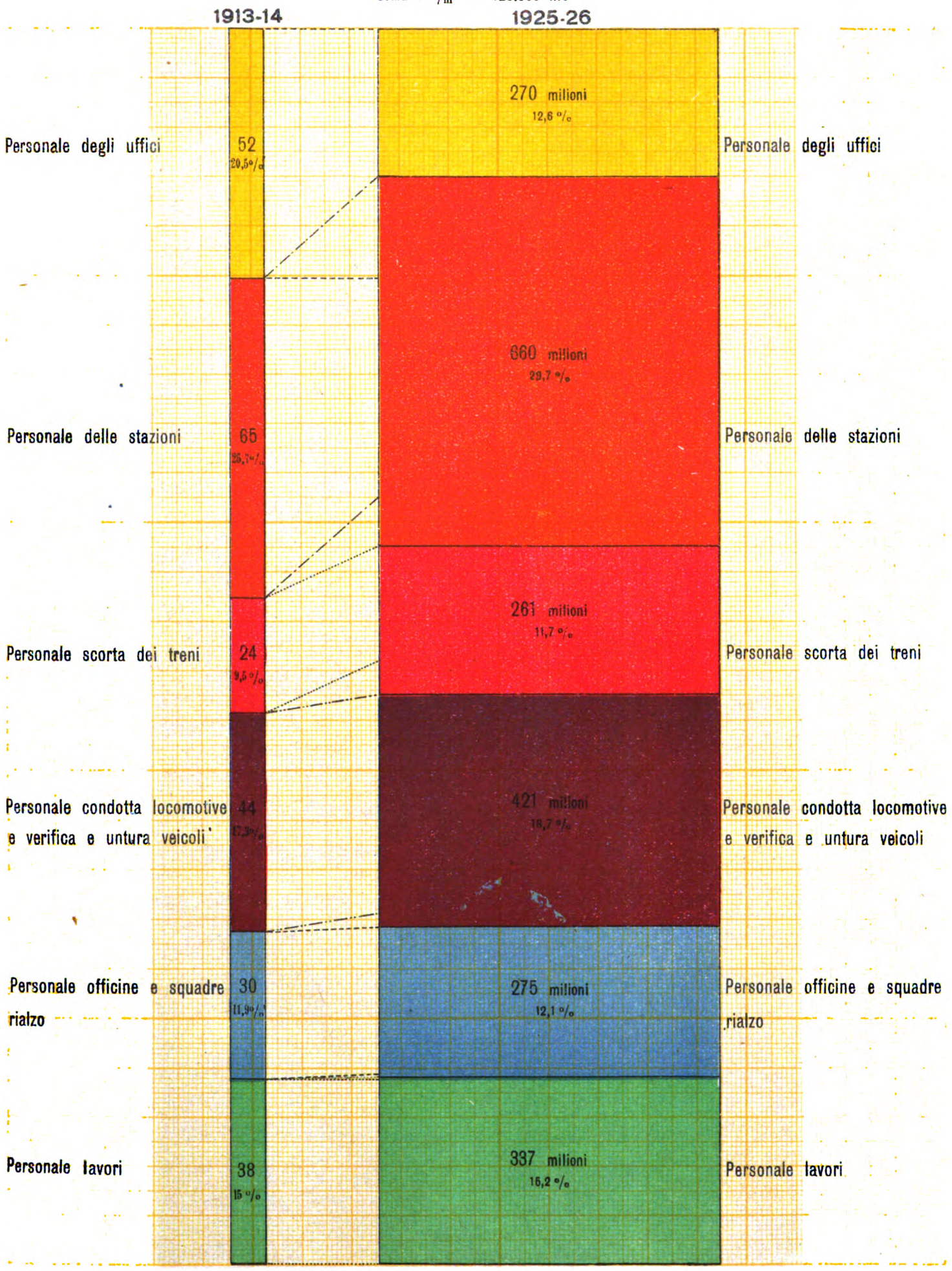
Durante l'esercizio 1925-26 furono presi inoltre i seguenti provvedimenti.

Col R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1907, al personale navigante di bassa forza addetto alle linee postali ed ai ferry-boats in servizio sullo stretto di Messina è stato esteso il trattamento di caro-vita (12 % sulla paga base) usato dalle Società sovvenzionate al dipendente personale navigante di bassa forza.

Digitized by Google

Confronto delle spese di personale dei vari servizi per gli esercizi 1913-14 e 1925-26

Scala 1 m/m² = 125.000 lire



Digitized by Google

Digitized by Google

Col provvedimento in data 16 ottobre 1925 del Direttore Generale, al personale navigante di Stato Maggiore, è stato concesso, in applicazione dell'art. 2 del R. decreto-legge 8 luglio 1925, n. 1302, ed in conformità a quanto è stato praticato dalla Marina Sovvenzionata, un compenso per una volta tanto a titolo di caro-vita pari all'ammontare di un mese di stipendio.

Con R. decreto-legge 22 novembre 1925, n. 2536, è stato stabilito il trattamento da usarsi al personale navigante dipendente dalle ferrovie dello Stato in dipendenza del passaggio all'industria privata delle linee di navigazione Civitavecchia–Terranova-Terranova-Maddalena e Napoli-Palermo.

Con R. decreto-legge 11 aprile 1926, n. 663, sono state apportate modificazioni alla misura della indennità militare istituita con decreto-legge 15 marzo 1923, n. 967 a favore degli ufficiali della Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale in servizio permanente.

5. **Assunzioni.** — Durante l'esercizio 1925-26, come nell'esercizio precedente, restarono di massima sospese le assunzioni di personale di ruolo ed anche quelle di personale avventizio per posti di pianta.

Si provvide però alle nomine dei vincitori dei seguenti concorsi banditi nell'esercizio precedente.

Per 30 posti di Ispettori in prova per laureati in ingegneria era stato indetto un concorso pubblico con il Decreto ministeriale n. 2602 del 15 giugno 1925. I vincitori di tale concorso sono stati assunti alla fine dell'esercizio 1925-26 e destinati 16 al Servizio Lavori, 10 al Servizio Trazione e Materiale e 4 al Servizio Movimento e Traffico.

Per i bisogni del servizio Sanitario furono nominati in prova con la qualifica di Ispettore, 6 laureati in medicina e chirurgia riusciti vincitori del concorso bandito col Decreto ministeriale n. 2424 del 18 maggio 1925.

Per i bisogni dell'Istituto Sperimentale furono nominati in prova colla qualifica di Ispettori, uno specialista petrografo chimico ed uno specialista geologo in base al risultato del concorso pubblico bandito col Decreto ministeriale n. 1806 del 20 febbraio 1925.

Fu nominato anche un altro Ispettore in prova quale specialista in chimica, in base al concorso interno che era stato bandito col decreto Ministeriale 12 dicembre 1924, n. 1321, in applicazione dell'art. 10 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580.

Per i bisogni dello stesso Istituto Sperimentale sono stati anche banditi durante l'esercizio 1925-26 gli altri tre concorsi qui appresso indicati.

Concorso interno bandito col Decreto ministeriale n. 2544 del 4 giugno 1925, per 4 posti di Ispettori chimici. Al 30 giugno 1926 era ancora in corso di svolgimento.

Digitized by Google

Concorso esterno bandito col Decreto ministeriale n. 2172 del 18 marzo 1926 per 2 posti di Ispettori specialisti in metallurgia. Al 30 giugno 1926 aveva già avuto corso e si provvedeva per la nomina dei due vincitori.

Altro concorso esterno bandito col Decreto ministeriale n. 2173 del 18 marzo 1926, per 2 posti di Ispettori chimici. Al 30 giugno 1926 era in corso di svolgimento.

Per urgenti bisogno dell'esercizio sono stati poi banditi:

Un concorso esterno per 10 posti di Allievo Ispettore in prova fra laureati in scienze economiche e commerciali con Decreto ministeriale 5 marzo 1926, n. 2006, e un concorso pure esterno per l'ammissione di 1000 allievi fuochisti al corso normale d'istruzione, con decreto Ministeriale 26 novembre 1925, n. 1198.

Ambedue questi ultimi concorsi al 30 giugno 1926 erano in via di svolgimento.

6. **Sistemazioni ed avanzamenti.** — Durante l'esercito 1925-26 sono stati espletati parte dei concorsi interni indetti nell'esercizio precedente in applicazione dell'art. 10 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, contenente disposizioni speciali a favore degli ex combattenti, e precisamente:

1° il concorso fra agenti provvisti di un diploma di laurea; risultati idonei 62 a posti di grado 5°;

2° il concorso fra agenti provvisti di un diploma di licenza di R. Scuola secondaria di 2° grado od equipollente;

risultati idonei:	73	al posto	di segretario tecnico;
	48	id.	di segretario;
	2	id.	di disegnatore;
	3	id.	di assistente lavori di I classe;
	14	id.	di sotto capo.

È stato anche definito il concorso interno per esame e per titoli fra agenti stabili ed in prova anche non ex combattenti, con determinata anzianità di servizio e con determinati titoli di studio – a posti di segretario tecnico, segretario, disegnatore, assistente dei lavori e sotto capo–(concorso disposto col Decreto ministeriale 4 giugno 1925, n. 2544);

risultati idonei;	10	al posto	di segretario tecnico;
	10	id.	di segretario;
	2	id.	di assistente lavori.

In seguito all'esito del concorso interno indetto in base al R. decreto n. 2580 del 1923 per posti di ispettori di I classe fra agenti laureati ex combattenti, si fece luogo al conferimento di detta qualifica, con decorrenze 1 gennaio 1925 e 1 gennaio 1926 a favore di 59 agenti riusciti vincitori del detto concorso.

Digitized by Google

Si è provveduto durante l'esercizio alla iscrizione nei ruoli del personale ferroviario di **31** avventizi già in servizio sulle linee di navigazione, che hanno potuto beneficiare delle disposizioni del R. decreto-legge n. 2536 del 22 novembre 1925.

Si è inoltre provveduto alla nomina in prova di **1.489** avventizi che avevano titolo alla sistemazione per le disposizioni dei RR. decreti 2 settembre 1919, n. 1588, 26 settembre 1920, n. 1361, e 15 ottobre 1923, n. 2442, ed alla nomina direttamente a stabile di **680** agenti avventizi, provvisori o del ruolo aggiunto in dipendenza delle disposizioni di cui all'art. 122 del Regolamento del personale 7 aprile 1925.

Si è provveduto poi alla revoca dei provvedimenti di nomina in prova ed al conseguente licenziamento di **47** agenti, per essere venuti a risultare che i medesimi non si trovavano all'atto della sistemazione a ruolo in possesso di tutti i requisiti voluti per la ammissione e la conservazione in servizio.

Quanto alle nomine a stabile i relativi provvedimenti deliberati durante l'esercizio 1925-26 ammontarono complessivamente a **17.847** di cui **17.693**, in base all'art. 68 del Regolamento del personale del 1917 ed agli articoli 26 e 114 del Regolamento del personale in vigore dal 1 aprile 1925 ; e **254** a sensi del R. decreto n. 1628 del 15 luglio 1923 (mutilati e invalidi di guerra).

In applicazione del R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2955, che stabiliva la revisione delle sistemazioni a ruolo e dei passaggi di categoria, grado, quadro e qualifica, avvenuti posteriormente al 24 maggio 1915, vennero confermate **3.302** promozioni soggette alla revisione di cui sopra e si riscontrò di non ammettere tale conferma per **21** provvedimenti di promozione.

In accoglimento poi di ricorsi avanzati circa le promozioni per merito comparativo conferite nell'esercizio 1924-25 e con decorrenze comprese nell'anno 1924, in base alle disposizioni contenute nel R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, modificato dal R. decreto-legge 24 maggio 1924, n. 869, venne provveduto ad ulteriori avanzamenti di grado sempre dentro le disponibilità dei posti d'organico ad integrazioni di quelle sopraindicate.

Inoltre, in relazione alle norme approvate con Decreto ministeriale 20 novembre 1924, n. 1094, circa le promozioni e sistemazioni del personale esecutivo che ebbe a conseguire, negli appositi esami aventi anche carattere di concorso, l'abilitazione o l'idoneità prescritta per la qualifica superiore, venne, nello stesso esercizio 1925-26, provveduto alle relative promozioni e sistemazioni.

In seguito all'entrata in vigore col 1 aprile 1925 del nuovo Regolamento del personale (approvato col R. decreto-legge 7 aprile 1925) venne fatto luogo, durante l'esercizio 1925-26, agli avanzamenti di grado di carattere automatico previsti dal detto regolamento o dal decreto d'approvazione e precisamente :

Digitized by Google

1° le nomine alle nuove qualifiche di sotto capo tecnico di I classe, capi verificatori di I classe, macchinisti di I classe, conduttori di I classe e sorveglianti di I classe;

2° le promozioni a qualifiche degli uffici del grado 6° ammesse con la decorrenza del 1 marzo 1924 dall'art. 14 del suindicato decreto-legge n. 405;

3° gli avanzamenti ai gradi 10°, 9° e 8° previsti per il personale degli uffici e delle stazioni, dall'art 15 del decreto stesso;

4° la sistemazione ad inservienti dei manovali degli uffici;

5° 311 passaggi dal gruppo C al gruppo B del grado 10° a favore di altrettanti agenti ex combattenti, che per avere rivestito durante la guerra il grado di ufficiale, avevano titolo a tale passaggio a norma del punto *c*) dell'allegato G alle tabelle di promozione del Regolamento del personale.

In complesso nell'esercizio 1925-26 vennero approvati **13.999** provvedimenti di promozione e sistemazione di qualifica, dei quali **1.790** riguardanti il personale degli uffici e **12.209** il personale esecutivo.

Durante l'esercizio 1925-26 vennero inoltre adottati i seguenti provvedimenti:

44 acceleramenti di carriera in base alle disposizioni del R. decreto-legge 1 maggio 1924, n. 761, nei riguardi di altrettanti agenti che prestarono servizio nelle Colonie Italiane, anteriormente al 1 gennaio 1924;

125 sistemazioni di posizione nei riguardi di altrettanti agenti provenienti dalle Ferrovie Fiumane aventi titolo a tale sistemazione a termini delle disposizioni all'uopo stabilite dal R. decreto-legge 1 maggio 1924, n. 690.

Venne pure deliberato nell'esercizio stesso il conferimento di **122** aumenti anticipati nei riguardi di altrettanti funzionari dei gradi dal 3° al 5° con decorrenza 1° gennaio 1925, in base all'art. 131 del Regolamento del personale approvato con R. decreto 13 agosto 1917, n. 1393, modificato dall'art. 3 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341.

Infine, in applicazione dell'art. 48 dell'attuale Regolamento del personale, è stato provveduto pel conferimento degli aumenti normali maturatisi durante l'esercizio 1925-26 in base ai vigenti quadri di classificazione, direttamente dalle Autorità all'uopo delegate dal Direttore Generale (capi servizio, capi compartimento, capi delle sezioni compartimentali, capi delle officine) a termini della facoltà data col disposto del predetto art. 48.

7. **Cessazioni dal servizio.** — Durante l'esercizio 1925-26 cessarono dal servizio **2.303** agenti di cui **768** per morte, **1.105** per esonero, **280** per dimissioni, **125** per destituzione e **25** per revocazione.

Digitized by Google

Si elencano qui sotto, tanto per il personale stabile che in prova, i particolari titoli della cessazione dal servizio.

Personale stabile:

a) per morte	agenti	**691**
b) per esonero:		
per raggiunto limite massimo di età	»	**63**
su domanda per limiti di età e di servizio	»	**20**
d'ufficio	»	**8**
per inabilità fisica	»	**693**
alla scadenza dell'aspettativa per motivi di salute	»	**1**
per scarso rendimento	»	**104**
per mancanza di fiducia da parte dell'Amministrazione	»	**7**
per mancato giuramento	»	**45**
agenti della Navigazione (esonerati in seguito al passaggio delle linee postali all'industria privata)	»	**58**
medici di reparto e consulenti	»	**10**
c) per dimissioni:		
dichiarate d'ufficio	»	**164**
volontarie	»	**72**
d) per destituzione	»	**68**
e) per revocazione	»	**25**
TOTALE	»	**2.029**

Personale in prova:

a) per morte	»	**77**
b) per esonero:		
deliberato dal Direttore Generale	»	**15**
deliberato dai Capi Compartimento	»	**81**
c) per dimissioni:		
dichiarate d'ufficio	»	**29**
volontarie	»	**15**
d) per destituzione:		
deliberata dai Servizi Centrali	»	**1**
deliberata dai Capi Compartimenti	»	**56**
TOTALE	»	**274**

Digitized by Google

Furono poi concesse **964** aspettative di cui **46** per motivi privati, **491** per servizio militare e **427** per motivi di salute.

8. **Provvedimenti disciplinari.** — Dal Ministro, su proposta del Consiglio di disciplina, vennero presi i seguenti provvedimenti disciplinari: **68** destituzioni, **25** revocazioni, **38** degradazioni, **561** sospensioni dal grado e dallo stipendio, **1** sospensione dallo stipendio e **65** multe.

Dal Direttore Generale furono deliberati i seguenti provvedimenti disciplinari: **38** sospensioni punitive e **3** multe.

Dai Servizi Centrali furono deliberate: **1** destituzione di agente in prova e **18** sospensioni punitive.

Dai Capi Compartimenti, dai Comitati d'esercizio, dalle Sezioni compartimentali e dalle Officine furono deliberate **56** destituzioni di agenti in prova, **6.690** sospensioni punitive.

Furono esaminati, nella rispettiva competenza del Ministro e del Direttore Generale, **429** ricorsi contro punizioni, dei quali **383** respinti a **46** accolti totalmente o parzialmente.

Furono respinte **4** istanze presentate da agenti dichiarati dimissionari d'ufficio in base all'art. 79 *c*) del Regolamento del personale e che avevano chiesto di essere sottoposti a procedimento disciplinare.

Furono esaminate **8** domande di reintegrazione nella qualifica precedente, presentate in base all'art. 87 comma 4° del Regolamento del personale, delle quali **4** accolte e **4** respinte.

Fu respinta **1** istanza intesa ad ottenere la riapertura del procedimento disciplinare in base all'art. 110 del Regolamento del personale.

9. **Sussidi e scuole.** — Durante l'esercizio 1925-26 furono concessi sussidi ad agenti per lire **758,019.46** e ad ex agenti e loro famiglie per lire **573.373,70.**

Nel Convitto comunale di Veroli furono ammessi **70** figli di agenti ferroviari, col concorso finanziario dell'Amministrazione nel pagamento della retta mensile.

Furono concessi sussidi a diverse istituzioni educative, quali le scuole italiane di Chiasso e di Modane, al doposcuola « Alfredo Baccarini » di Roma, ed a spese dell'Amministrazione continuò a funzionare la scuola di Chilivani.

Venne, come al solito, agevolata l'istruzione dei figli di agenti residenti in località prive di scuole e si sussidiarono alcune scuole per essi.

10. **Istruzione professionale del personale.** — I 30 ingegneri assunti in prova in seguito al risultato del concorso, di cui è cenno a pag. 31, sono stati assegnati

Digitized by Google

ai tre Servizi dell'esercizio dove per un periodo di alcuni mesi ricevono un insegnamento teorico pratico delle varie branche dei Servizi stessi. Per quanto riguarda il Servizio Movimento e Traffico gli Allievi Ispettori dovranno presto mettersi in in grado di conseguire le abilitazioni prescritte per il detto Servizio. Per il Servizio Lavori gli Allievi prendono pratica dei principali lavori in corso. Per quanto riguarda infine il Servizio Trazione e Materiale, è stato stabilito per gli Allievi Ispettori un periodo di pratica nelle officine di grande riparazione, un periodo di servizio di macchina come fuochista e macchinista per il conseguimento delle relative autorizzazioni e in seguito un periodo di istruzione negli impianti di deposito per medie riparazioni e per manutenzione corrente delle locomotive.

Successivamente gli Allievi Ispettori prenderanno cognizioni di tutte le branche tecnico-amministrative e contabili degli uffici periferici e del centro, in modo da ottenere una visione completa di insieme di tutto il complesso dell'organizzazione del Servizio Trazione.

Anche al personale tecnico più giovane proveniente dagli ufficiali di macchina del Servizio di navigazione con le isole ed assegnato al Servizio della trazione è stato impartito un insegnamento teorico pratico delle varie branche tecniche che interessano il Servizio stesso.

Da parte del Servizio Trazione e Materiale è stata studiata la riorganizzazione delle scuole allievi fuochisti secondo lo schema di una scuola tipo adeguata alle esigenze moderne dell'istruzione professionale del personale esecutivo ; fu anche compilato un nuovo libro di testo per tali scuole.

Digitized by Google

CAPO IV.

LINEE ED IMPIANTI.

LUNGHEZZA DELLA RETE.

1. **Lunghezza reale della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato.** — La lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento normale in territorio italiano ed estero esercitate dallo Stato era, al 30 giugno 1925, di km. 15.759,805 di cui km. 15.747,997 in territorio italiano e km. 11,808 in territorio estero.

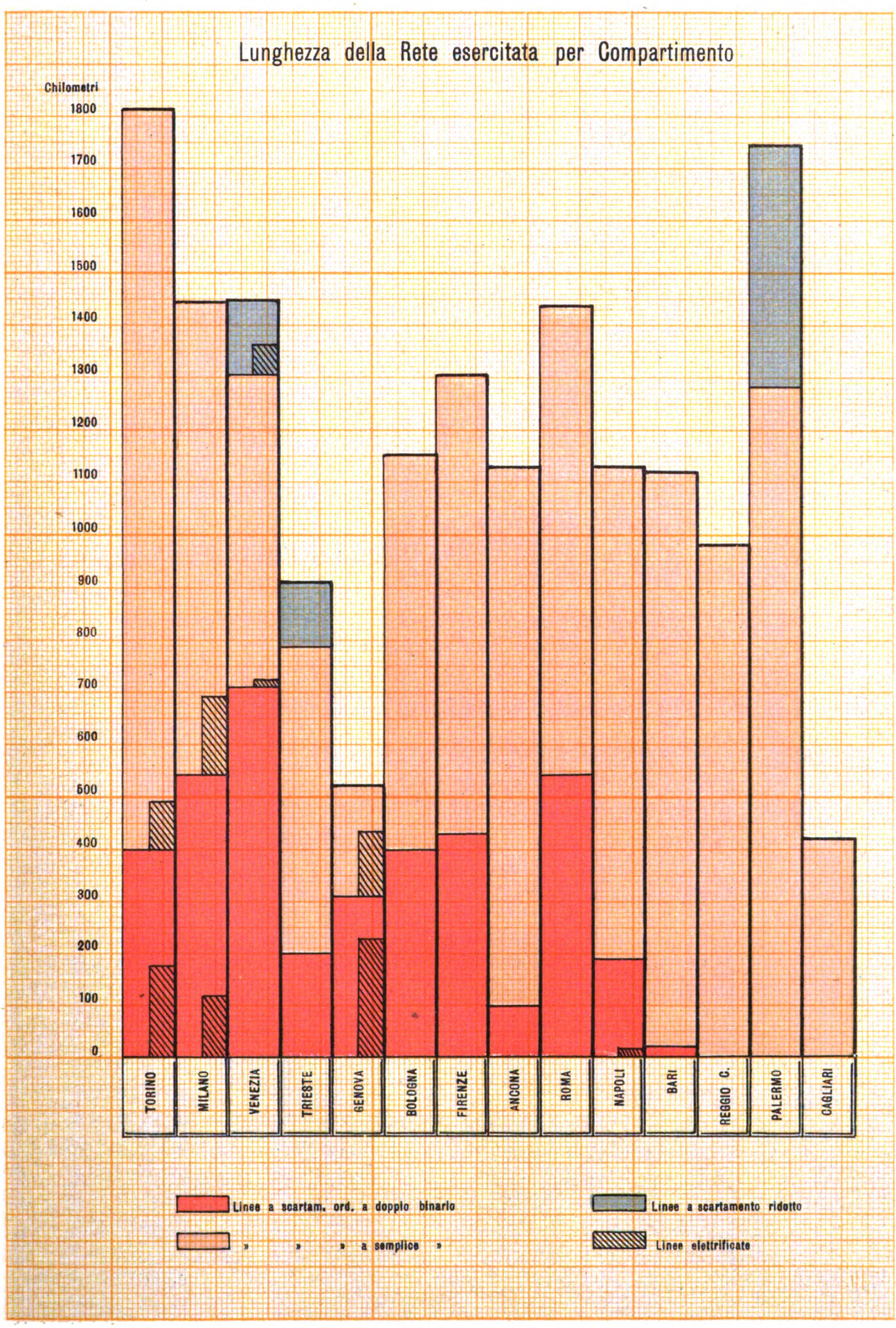
Durante l'esercizio 1925-26 detta rete si accrebbe complessivamente di chilometri 18,030 per l'apertura della linea Napoli-Pozzuoli Solfatara (km. 14,494) al 20 settembre 1925 ; e per l'apertura della diramazione dalla stazione di Salerno al Porto (km. 3,536) al 20 dicembre 1925 ; subì per contro una diminuzione di km. 6,738 dovuta : alla cessione della linea Iglesias-Monteponi (km. 5,181) al 24 aprile 1926 ; ed a rettifiche a varie linee (km. 1,557) ; cosicchè la lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento normale, esercitate dallo Stato, risultò al 30 giugno 1926, di km. **15.771,324**.

La lunghezza complessiva dei tratti a doppio binario, che al 30 giugno 1925 era di km. 3.705,920, risultò, al 30 giugno 1926 di km. **3.722,033**, in seguito all'apertura della suddetta linea Napoli-Pozzuoli Solfatara a doppio binario ed a rettifiche fatte in alcune linee.

2. **Lunghezza media della rete a scartamento normale esercitata dalle ferrovie dello Stato.** — La lunghezza media della rete esercitata dalle ferrovie dello Stato durante l'esercizio 1925-26, tenendo cioè conto delle date di apertura dei nuovi tronchi, risultò di km. **15.760,553**.

3. **Linee di confine esercitate da altre amministrazioni.** — Sono tratti di linee di confine esercitati da amministrazioni ferroviarie estere, i quali al 30 giugno 1926 misuravano in complesso km. **76,197**, di cui km. **36,295** a doppio binario (v. allegato n. 9).

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

4. **Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto.** — Al 30 giugno 1925 la lunghezza reale della rete a scartamento ridotto esercitata dalle ferrovie dello Stato era di km. **726,191**, e tale rimase anche al 30 giugno 1926 perchè durante l'esercizio 1925-26 non si ebbero variazioni nella consistenza di detta rete.

5. **Lunghezza totale delle linee.** — La lunghezza totale reale delle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1926 risultò pertanto di km. **16.497,515**; e la lunghezza media esercitata durante il 1925-26 risultò di km. **16.486,744**.

6. **Linee di navigazione attraverso lo stretto di Messina.** — Queste linee misuravano complessivamente al 30 giugno 1926 km. **23**, così ripartiti:

Reggio Calabria Marittima-Messina Marittima, km. 15;
Villa S. Giovanni Marittima-Messina Marittima, km. 8.

Le linee di navigazione con le isole sono state cedute all'esercizio privato col 1° gennaio 1926 come si è già detto nel capo I.

SORVEGLIANZA DELLE LINEE.

7. **Sistemazione del servizio di vigilanza.** — Nell'esercizio 1925-26 il sistema di vigilanza mediante guardalinea, di cui si è fatto cenno nelle relazioni degli anni precedenti, venne esteso, sempre con ottimo risultato, a quasi tutta la rete dello Stato, rimanendo escluse solo le linee della Sardegna, le secondarie sicule e alcuni tratti di altre linee della rete per l'estesa di un centinaio di chilometri.

8. **Passaggi a livello.** — Proseguendo nello sviluppo del programma di sistemazione dei passaggi a livello, in applicazione del R. decreto n. 1608 del 7 novembre 1920, vennero, durante l'esercizio 1925-26, lasciati aperti e incustoditi altri 78 passaggi a livello di cui 44 nelle provincie oltre il vecchio confine. In seguito però ai risultati degli studi fatti da apposita Commissione ministeriale incaricata della revisione delle condizioni dei passaggi a livello che precedentemente erano stati aperti, si ritenne opportuno di ripristinare la chiusura a 216 passaggi a livello per alcuni dei quali vennero applicate sbarre manovrabili a distanza, o cancelli, o sbarre girevoli, per altri fu ripristinato il presenziamento a mezzo di personale d'organico o di assuntori, per altri infine si provvide a consegnarli agli utenti.

In seguito ai suddetti provvedimenti il numero complessivo dei passaggi a livello aperti e incustoditi di tutta la rete dello Stato risultò, al 30 giugno 1926, di

Digitized by Google

9.045 comprendendo, in tale cifra, **1.783** passaggi a livello aperti e incustoditi sulle linee oltre il vecchio confine e **599** sulle secondarie sicule a scartamento ridotto.

Per molti passaggi a livello aperti ed incustoditi si è provveduto a sistemare la viabilità in modo da aumentare l'angolo di visibilità dalla strada ordinaria.

Si è poi continuata la sostituzione di tabelle di avviso vecchio tipo con quelle di tipo normale; fu effettuato l'impianto di altre tabelle e di cartelli del Touring Club. Sono anche stati impiantati, o sono in corso di impianto, a titolo di esperimento, **35** segnalatori tipo Wig-Wag.

Il quantitativo dei passaggi a livello consegnati agli utenti in base alla legge n. 272 del 30 giugno 1926, fu, durante l'esercizio 1925-26, di altri **208**, in modo che il loro numero complessivo risultò, al 30 giugno 1926, di **4.120** di cui **24** delle linee oltre il vecchio confine e **45** delle linee secondarie sicule.

I passaggi a livello ai quali vennero, durante l'anno, applicate sbarre manovrabili a distanza furono **255** con che il loro quantitativo risultò, al 30 giugno 1926, di **2.449** compresi **515** delle linee oltre il vecchio confine e **2** delle secondarie sicule.

Durante l'esercizio 1925-26 vennero soppressi **37** passaggi a livello, parte in seguito a trattative con gli Enti interessati e col loro contributo, parte in dipendenza di lavori eseguiti lungo le linee e nelle stazioni per modificazioni e riordinamenti degli impianti.

In sostituzione di una parte dei passaggi a livello soppressi venne provveduto alla costruzione di **4** cavalcavia, **1** sottovia e **8** deviazioni di strade.

Al 30 giugno 1926 erano inoltre in corso lavori per rendere possibile la soppressione di altri 13 passaggi a livello da sostituirsi con 4 cavalcavia, 4 sottovia e 5 deviazioni di strade.

Alla stessa data erano poi in corso le trattative con gli Enti interessati per la soppressione di 38 passaggi a livello.

Nell'esercizio 1925-26 è stato ancora esteso il sistema di provvedere alla custodia dei passaggi a livello a mezzo di assuntori o assuntrici in modo che il numero complessivo di essi risultò, al 30 giugno 1926, di **422** oltre a **91** che sono custoditi da assuntrici per le sole ore diurne, mentre nelle ore notturne continua ad essere provveduto a mezzo di personale d'organico.

Per tutti tali lavori di sistemazione si incontrò una spesa di circa lire 2.910.000.

A maggior chiarimento si riporta qui appresso il prospetto della situazione numerica dei passaggi a livello al 30 giugno 1926 in confronto di quella al 30 giugno 1925, avvertendo che i 91 passaggi a livello di cui sopra vengono fatti figurare nel numero di quelli presenziati.

Digitized by Google

SITUAZIONE NUMERICA DEI PASSAGGI A LIVELLO.

CATEGORIE PASSAGGIO A LIVELLO	al 30 giugno 1926				al 30 giugno 1925		
	P. L. dentro il vecchio confine	P. L. oltre il vecchio confine	P. L. secondarie sicule	Totale	P. L. dentro il vecchio confine	P. L. oltre il vecchio confine	Totale
Presenziati da personale d'organico dei Lavori	**2.451**	**62**	**35**	**2.548**	2.944	89	3.033
Presenziati da personale d'organico del Movimento . . .	**612**	**8**	**1**	**621**	705	8	713
Presenziati da assuntori dei Lavori	**313**	**109**	—	**422**	126	112	238
Presenziati da assuntori del Movimento	**73**	**24**	—	**97**	61	6	67
Aperti ed incustoditi	**6.663**	**1.783**	**599**	**9.045**	6.845	1.775	8.620
In consegna agli utenti	**4.051**	**24**	**45**	**4.120**	3.843	9	3.852
Muniti di sbarre manovrabili a distanza	**1.932**	**515**	**2**	**2.449**	1.677	547	2.224
Muniti di girandole	**384**	**2**	—	**386**	378	1	379
Totale . . .	**16.479**	**2.527**	**682**	**19.688**	16.579	2.547	19.126

9. **Visite alla linea.** — Le visite alla linea sono state mantenute in via normale sempre nei limiti di due giornaliere per le linee importanti e di una per le altre. Si è esteso poi a quasi tutta la rete il provvedimento in base al quale i giorni di riposo settimanali dei guardalinea, si fanno coincidere colla effettuazione della visita del capo squadra al proprio cantone.

Con detto provvedimento si è ottenuta una diminuzione di **45.268** giornate nel lavoro dei cantonieri ed una economia di spesa di circa lire **1.500.000**.

10. **Soppressione del servizio di vigilanza notturna ai segnali fissi.** — Colla istituzione del servizio di vigilanza con guardalinea e colla apertura e incustodia di molti passaggi a livello venne soppressa la maggior parte dei posti di guardia preesistenti, limitando parecchi altri alla sola custodia notturna dei segnali fissi di protezione delle stazioni. Siccome però il personale addetto a questi ultimi posti viene scarsamente utilizzato, si è provato a sopprimere detta vigilanza notturna su alcune linee della rete e dove è compatibile con la sicurezza dell'esercizio. Non avendo l'esperimento dato luogo ad inconvenienti si è disposto che venga gradualmente applicato su tutte le linee eccettuando naturalmente quei casi in cui, o per forti venti o per speciali ragioni di sicurezza dell'esercizio, fosse risultato necessario il mantenimento della custodia in vigore.

Digitized by Google

Finora il provvedimento è stato attuato da poche sezioni lavori con una economia di 80 agenti.

11. **Soppressione del servizio domenicale di un cantoniere per ogni squadra.** — Per raggiungere una ulteriore economia di personale, venne stabilito che, salvo casi eccezionali, nei quali ricorressero le disposizioni del punto 2 dell'art. 7 del Regio decreto-legge n. 1631 del 22 luglio 1923, la chiamata eventuale delle squadre nei giorni di domenica, anzichè da apposito cantoniere, venga effettuata dal personale delle stazioni interessate.

Con detto provvedimento, fino ad oggi solo in parte attuato, si è ottenuta la riduzione di **42.771** giornate da cantoniere con una economia complessiva di lire 1.400.000.

12. **Servizio di sorveglianza sulle linee della Venezia Giulia e Tridentina, sulle linee della Sardegna e sulle secondarie sicule.** — Sulle linee della Venezia Giulia e Tridentina il servizio di vigilanza si effettua ora con gli stessi sistemi in uso sulle linee dentro il vecchio confine, ed è stato anche proceduto all'apertura di tutti quei passaggi a livello per i quali prima essa non era consentita dalle leggi austriache.

Per le linee della Sardegna e per le secondarie sicule la visita alla linea si effettua a mezzo dei cantonieri prima e dopo il lavoro della squadra.

13. **Economia di personale.** — Coi diversi provvedimenti elencati sopra si ottenne, durante l'esercizio 1925-26, una riduzione nel personale di vigilanza di **242** guardiani e **345** guardabarriere.

In base pertanto ai vari provvedimenti che l'Amministrazione va adottando dal 1920 in poi si sono potuti economizzare complessivamente 5.276 guardiani e 5.759 guardabarriere, con una minore spesa di oltre 80 milioni, oltre l'economia di circa altri 3 milioni conseguita con i provvedimenti di cui ai punti 9, 10 e 11.

MANUTENZIONE ORDINARIA DELLE LINEE E DEI FABBRICATI.

14. **Spese.** — Per la manutenzione ordinaria delle linee dell'intera rete a scartamento normale venne assegnata, in base alla legge 11 giugno 1925 n. 867, la somma di lire **163.000.000**

Per la rete a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) era stata inoltre assegnata la somma di lire **1.500.000.**

La spesa effettivamente consunta, durante l'esercizio 1925-26, per la rete a scartamento normale e ridotto, ascese a lire **173.446.000** con una eccedenza quindi

Digitized by Google

di quasi 9 milioni rispetto agli assegni di bilancio e di 26.451,000 lire rispetto alla somma spesa nell'esercizio precedente.

La maggiore spesa sarebbe stata anche più rilevante se si fosse sostenuta anche quella di circa 22 milioni per ricambio di traverse che si è dovuta rimandare soltanto per difficoltà d'approvvigionamento delle traverse, e che pertanto costituisce un arretrato di lavoro che si riverserà nell'esercizio successivo.

Detto aumento è dipeso oltre che dall'aumento generale dei prezzi, anche dalle maggiori riparazioni eseguite ai fabbricati nella ricorrenza dell'Anno Giubilare.

15. **Revisione dell'armamento.** — A causa specialmente della deficienza di traverse di cui si è fatto cenno sopra, la revisione generale dell'armamento non potè avere, nell'esercizio 1925-26, tutto quello sviluppo previsto nei programmi.

Nell'intento di eseguire economicamente tale lavoro, evitando nello stesso tempo l'assunzione di avventizi straordinari, parte della revisione venne, come si è già praticato nei precedenti esercizi, data in appalto e se ne ebbero, in generale, risultati soddisfacenti.

Complessivamente vennero revisionati i $^2/_3$ circa dello sviluppo stabilito dal programma ossia ml. **6.138.433** di binario, dei quali ml. **4.740.467** in economia col personale delle squadre e ml. **1.397.966** mediante appalti per cottimi.

La spesa media per metro lineare fu di circa lire **5,86** per la revisione data in appalto e di lire **7,03** per la revisione eseguita in economia dal personale delle squadre.

In via di esperimento, e sempre allo scopo di conseguire maggiori economie di personale, venne affidata in appalto la manutenzione completa di alcuni tratti di linea nei quali venne conservato il solo personale di organico adibito alla sorveglianza, nonchè i capi squadra ed i sorveglianti.

I risultati conseguiti sono stati in generale soddisfacenti e consigliano l'estensione del sistema specialmente sulle linee secondarie.

Anche nell'esercizio in esame venne adottato su larga scala il sistema della rincalzatura meccanica delle traverse con utensili pneumatici serviti da gruppi benzo-compressori.

I risultati sono stati soddisfacenti come esecuzione della rincalzatura e come intensificazione di lavoro.

In effetto si è riuscito a rincalzare circa 90 traverse in media all'ora ottenendo, un avanzamento medio di revisione per ogni uomo di almeno un terzo superiore a quello che si aveva prima con il lavoro eseguito completamente a mano.

Digitized by Google

16. **Risanamento della massicciata.** — Nell'esercizio 1925-26, sulle linee dell'intera rete venne provveduto per ogni singolo compartimento al risanamento ed al ricarico della massicciata per i seguenti sviluppi di binario :

COMPARTIMENTO	Risanamento binario ml.	Ricarichi binario ml.	Quantità di ghiaia impiegata mc.
Torino	45.090	5.305	44.058
Milano	96.066	22.294	81.296
Venezia	59.151	107.186	69.300
Trieste	67.650	42.450	71.065
Genova	16.183	7.960	21.367
Bologna.	55.300	65.590	33.077
Firenze	55.693	36.047	38.249
Ancona	31.521	52.029	35.553
Roma	160.519	140.236	152.515
Napoli	81.598	42.525	57.219
Bari	11.457	66.607	23.470
Reggio Calabria. . . .	45.354	11.514	41.690
Palermo.	45.426	73.977	67.835
Delegazione Cagliari. .	10.000	6.500	6.400
TOTALI 1925-26...	**781.008**	**680.220**	**743.094**
TOTALI 1924-25...	661.298	551.190	574.011

Il sistema di manutenzione e di risanamento della massicciata ad imbottitura, denominato « Soufflage », già esperimentato nei precedenti esercizi, venne adottato su pochi tronchi di linea dove la natura della massicciata più si prestava a tale sistema ed in generale con risultato soddisfacente.

17. **Impiego del cemento armato.** — Proseguono gli esperimenti con le traverse speciali tipo F. S. 1918 e con le longarine tipo Valeri. Si è anche studiato un nuovo tipo di blocchetti in cemento armato da impiegare nei parchi di manovra e nei binari secondari di stazione con i quali si spera di poter conseguire forte risparmio di spesa rispetto a quella che si avrebbe con l'impiego di traverse di legno.

Si continua anche ad impiegare, con esito soddisfacente, il cemento armato nella costruzione di cancellate di chiusura, casotti e pali indicatori dei passaggi a livello aperti.

Digitized by Google

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE LINEE PER PREVENIRE O RIPARARE DANNI DI FORZA MAGGIORE.

18. **Spese**. — Nell'esercizio 1925-26 furono approvate proposte di lavori diretti a riparare danni di forza maggiore, per un importo di lire **48.460.040,73,** salvo rivalsa verso amministrazioni pubbliche e verso privati per lire 2.649.350.

Le spese consunte nell'esercizio per lavori approvati durante l'esercizio stesso ed in quelli precedenti ammontarono a lire **29.500.000** circa, contro una spesa di circa lire 22.855.000 sostenuta nel precedente esercizio.

19. **Principali danni di forza maggiore.** — Durante l'esercizio 1925-26 si ebbero **101** casi di danni di forza maggiore dovuti a piene, inondazioni, mareggiate, alluvioni, cadute di massi, incendi, ecc. e di essi **30** furono causa di interruzioni dell'esercizio.

Nell'elenco n. 1 riportato a pag. 72 e seguenti sono indicati i principali danni di forza maggiore avvenuti durante l'esercizio finanziario 1925-26 ed i relativi lavori eseguiti od in corso d'esecuzione in dipendenza dei danni medesimi.

Meritano particolare cenno i seguenti:

Acqui-Asti: rottura dell'argine ferroviario fra i km. 79,250 e 79,350 e danni al casello 79 al km. 79,256 a seguito piena del torrente Belbo del 16 maggio 1926, (interruzione dell'esercizio, giorni 4 ¼);

Alessandria-Ovada: straripamento del fiume Bormida e conseguente corrosione al rilevato ferroviario presso il ponte fra le stazioni di Alessandria e Castellazzo, (interruzione dello esercizio nei giorni 17-18 e 19 maggio 1926);

Sibari-Cosenza: disalveamento in sponda sinistra del torrente Grondo fra le stazioni di Spezzano Albanese e Tarsia, e conseguente asportazione del rilevato ferroviario in più punti fra i km. 19,985 e 20,070, (interruzione dell'esercizio dalle ore 2 del 29 ottobre 1925 alle ore 9 del 3 novembre successivo);

Metaponto-Reggio C.: danni prodotti dal violentissimo nubifragio del 9 ottobre 1925 lungo il tratto di linea da Soverato a Monasterace, con caduta dei ponti in corrispondenza dei torrenti Vodà, Ponza e Munita, (interruzione dell'esercizio 22 giorni);

Palermo-Bivio Trapani-Trapani: asportazione della massicciata nella trincea fra i km. 48,600 e 49,300 e danni di minore entità in altri punti della tratta Partinico-Castellammare del Golfo, (interruzione dell'esercizio, giorni 3).

LAVORI SPECIALI SULLE LINEE IN DIPENDENZA DI MOVIMENTI TELLURICI.

20. **Spese.** — L'importo delle spese complessivamente erogate al 30 giugno 1926, a carico del fondo speciale assegnato dalla legge n. 466 del 13 luglio 1910 per lavori in seguito a danni arrecati alle ferrovie dai movimenti tellurici ascendeva a lire **26.190.690,41.**

Digitized by Google

Durante l'esercizio 1925-26 venne ultimata la costruzione dei fabbricati viaggiatori di Paterno, Cerchio e Collarmele in sostituzione di quelli distrutti dal terremoto del 13 gennaio 1915.

Al 30 giugno 1926 erano in corso i lavori per la costruzione di nuovi fabbricati alloggi ad Arce, Isola Liri e Sora.

RINNOVAMENTO, RIFACIMENTO E RAFFORZAMENTO DEL BINARIO.

21. **Spese.** — Nell'esercizio 1925-26 per la sistemazione dell'armamento (rinnovamento, rifacimento e rafforzamento) furono impegnate in conto spese complementari (parte ordinaria del bilancio):

a) per le linee a scartamento ordinario:

rinnovamenti	L.	**140.685.261,02**
rifacimenti	»	**2.137.631,15**
maggiori spese occorse per lavori precedentemente approvati	»	**836.341,66**

b) per le linee a scartamento ridotto:

rinnovamenti	»	**27.324,38**

ed in conto patrimoniale per maggiore valore del materiale metallico d'armamento ed aumento d'appoggi:

c) per le linee a scartamento ordinario:

rinnovamenti	L.	**83.161.444,80**
rifacimenti	»	**527.034,48**
rafforzamenti	»	**18.924.928,26**
maggiori spese occorse per lavori precedentemente approvati	»	**266.547,00**

d) per le linee a scartamento ridotto:

rinnovamenti	»	**9.900,00**
Complessivamente	L.	**246.576.412,75**

di cui lire **143.686.558,21** in conto spese complementari e lire **102.889.854,54** in conto patrimoniale.

La spesa effettivamente consunta nell'esercizio 1925-26, per i suddetti lavori, a carico delle approvazioni date all' esercizio medesimo ed in quelli precedenti, fu

Digitized by Google

di lire **32.567.000** in conto spese complementari per rinnovamenti e rifacimenti di tratti continui e di lire **21.685.000** in conto patrimoniale per maggiore valore del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi, così in totale lire **54.252.000.**

22. **Programma generale di sistemazione degli armamenti.** — In base al programma generale di sistemazione degli armamenti dei binari a scartamento normale dell'intera rete, che è rappresentato dalla carta allegata in fondo al volume, lo sviluppo dei binari (contando due volte i tratti a doppio binario) da sistemarsi e di quelli già sistemati al 30 giugno 1926 è di circa km. **20.000** di cui circa km. **7.000** sono stati già sistemati, come è specificato qui appresso:

binari da sistemarsi con i modelli pesanti . . .	km.	9.163	di cui	già sistemati	km.	4.287
binari armati con modelli da 34 a 36 chilogrammi da rafforzarsi per esigenze della circolazione prima che abbiano raggiunto i limiti di logorio, e binari armati col modello R. A. 36 S. all'atto della costruzione della linea	»	5.717	id.	id.	»	1.852
binari armati con modelli di peso inferiore a kg. 34 da sistemarsi con armamenti da kg. 36 rafforzati	»	1.459	id.	id.	»	416
binari armati con modelli da 34 a 36 chilogrammi da rafforzarsi in occasione di rinnovamento per raggiunto logorio.....	»	3.059	id.	id.	»	350
binari da mantenersi armati con modelli di peso inferiore a 36 chilogrammi	»	75	id.	id.	»	75
sviluppo totale dei binari computati come semplice binario	km.	**19.473**	id.	id.	km.	**6.980**

In base al programma succitato, furono autorizzati, nell'esercizio 1925-26, i lavori specificati nell'elenco n. 2 a pag. 91 per la sistemazione di ml. **1.068.023** complessivamente di binari e di **857** deviatoi.

Però nell'anno stesso i lavori, di cui trattasi, non poterono avere lo svolgimento desiderato per difficoltà incontrate nell' approvvigionamento delle traverse. Infatti i lavori eseguiti, nel detto esercizio, in base alle approvazioni date nell'esercizio stesso e in altri precedenti, comprendono soltanto la sistemazione di ml. **283.515** complessivamente di binari e di **83** deviatoi, come è particolareggiatamente indicato nell'elenco n. 3 a pag. 94.

NUOVI IMPIANTI E MIGLIORAMENTI NELLE LINEE, STAZIONI, DEPOSITI E OFFICINE IN CONTO AUMENTO PATRIMONIALE.

23. **Spese.** — La facoltà di assumere impegni per spese patrimoniali, consentita dal R. decreto-legge 20 ottobre 1925 n. 1932, ha permesso all'Amministrazione di iniziare l'esecuzione dei programmi generali già studiati per nuovi im-

Digitized by Google

pianti e miglioramenti di linee, stazioni, depositi, officine, ecc. A tale uopo si approvò, durante l'esercizio 1925-26, la cospicua somma di lire **770.172.000** in conto patrimoniale ed acquisto di stabili (compresa la somma di lire **84.403.150** da ricuperarsi verso altre Amministrazioni pubbliche e private).

Detta somma si riferisce per lire **545.578.000** a lavori in genere, per lire **196.465.000** a lavori di elettrificazione e per lire **28.129.000** a provviste di materiali di esercizio in aumento di dotazione.

Nell'esercizio precedente erano stati impegnati 461 milioni di cui 404 milioni per lavori in genere, 15 milioni per elettrificazione e 42 milioni per materiali di esercizio.

La somma di lire 545.578.000 approvata per lavori in genere si riferisce per 100 milioni circa a lavori di rafforzamento e rinnovamento dei binari esistenti, per 75 milioni circa a raddoppiamenti di binari e per il resto a lavori diversi.

La spesa effettivamente consunta, durante l'esercizio 1925-26, pei lavori eseguiti in conto degli impegni presi nell'esercizio stesso ed in altri precedenti fu di lire **176.790.000** circa pei lavori in genere e di lire **92.200.000** circa pei lavori di elettrificazione. Nell'esercizio precedente le spese consunte per gli stessi titoli furono rispettivamente: lire 136.800.000 e lire 120.300.000.

24. **Raddoppiamento di binari.** — Come si rileva dal l'elenco n. 4 a pag. 97 durante l'esercizio 1925-26, sono stati ultimati, ma non ancora attivati, km. **16.126** di doppi binari; altri **274.963** chilometri erano in corso di esecuzione ed altri **16.033** chilometri erano stati semplicemente approvati al 30 giugno 1926.

Le spese sostenute per i lavori eseguiti durante l'anno 1925-26 ammontano a circa lire **7.530.000.**

25. **Nuovi lavori e miglioramenti eseguiti alle linee.** — Nell'esercizio 1925-26 furono eseguiti notevoli lavori di sistemazione delle linee per un importo di circa lire **17.860.000.** In tale somma sono compresi oltre ai lavori eseguiti alle linee anche parte di quelli elencati ai punti 26 e 27. Quelli più importanti ultimati o ancora in corso, al 30 giugno 1926, sono indicati nell'elenco n. 5 a pag. 100. e seguenti.

26. **Opere d'arte in muratura e cemento armato.** — La spesa incontrata per questo titolo, durante l'esercizio 1925-26, è compresa in parte nelle **17.860.000** lire indicate al punto 25 e in parte nelle **3.370.000** lire indicate al punto 27.

Digitized by Google

Le principali opere ultimate durante il detto esercizio sono quelle qui appresso indicate :

Torino-Genova : rialzamento del volto centrale del cavalcavia al km. 28,788.

Vado-Savona-Carmagnola : sistemazione sottovia Valletta ed annesso ponticello a Savona ;

Idem : sistemazione sottovia al km. 19,705;

Torino e Scali : cavalcavia di via Cassini;

Parma-S. Zeno : il ponte a 3 luci in cemento armato da m. 7 ciascuno per l' attraversamento della linea col canale delle « Acque Alte » del Consorzio di Bonifica Navarolo ;

Bologna : il nuovo cavalcavia di Galliera ;

Bologna-Verona : i lavori per la costruzione delle nuove piattabande in cemento armato nei sottovia Facchini e Buttazzoni ;

Bologna-Verona : i lavori per la costruzione di un ponte obliquo sullo scolo « Fossetta delle Armi » al km. 26,552 e per la costruzione di una piattabanda in cemento armato sullo scolo Piolino al km. 23,233 ;

Trento-Bolzano-Malles : il ponte in muratura della luce di m. 6,50 al km. 45,468 ;

Casarsa-Gemona : sistemazione definitiva del ponte sul Ledra al km. 119,157 fra la fermata di Cormino e la stazione di Maiano;

Raccordo Bivio Montà (Padova C. M.) : sistemazione in muratura del ponticello provvisorio in legno al km. 0,791 fra il Bivio Montà e la stazione di Padova C. M.;

Mestre-Udine : sistemazione delle murature lato monte della spalla e delle prime 23 file lato Codroipo del ponte in ferro sul Tagliamento al km. 97,954 fra Casarsa e Codroipo ;

Divaccia S. C.-Pola : sostituzione di sei travate in ferro con piattabande in cemento armato ;

Pisa-Spezia : il sottovia di m. 10 di luce al km. 95,503 ;

Roma Trast.-Viterbo : sistemazione del viadotto sul torrente Mignone al km. 59,622 ;

Napoli-Potenza : consolidamento del ponte di luce m. 2 al km. 149,964;

Metaponto-Reggio : sostituzione di quattro travate metalliche con ponti in muratura sui torrenti Cetraro 1° e 3° ramo, Scala di Guardia e Mercando;

Chilivani-Porto Torres : costruzione di un ponticello obliquo al km. 44,963.

I principali lavori ancora in corso al 30 giugno 1926 sono indicati nell'elenco n. 6 a pag. 103.

27. **Ponti metallici**. — Nell'esercizio 1925-26 si è continuato a dare un grande impulso all'opera iniziata nell'esercizio precedente per un largo rinnovamento dei ponti metallici che non rispondevano alle attuali condizioni del parco locomotive.

I lavori però incontrarono delle difficoltà durante il detto esercizio in seguito a ritardi verificatisi nella consegna dei materiali metallici da parte delle ferriere.

L'importo dei lavori eseguiti durante l'esercizio fu di lire **3.370.000** circa nella quale somma, oltre alla sistemazione e sostituzione delle travate metalliche, con altre pure metalliche, è compresa quella della sostituzione delle travate metalliche con opere murari elencate al punto 26.

Digitized by Google

Tra le più importanti travate ultimate durante il 1925-26 si citano:

Torino-Modane: travata sulla Dora di Cesana;

Colico-Sondrio: travata sul torrente Lesina;

Mestre-Udine: completate 12 delle travate sul fiume Tagliamento;

Foggia-Napoli: messe in opera 11 travate su vari torrenti.

I più importanti lavori in corso per la sistemazione di ponti, mantenendo la struttura metallica, sono indicati nell'elenco n. 7 a pag. 105 e seguenti.

28. **Lavori di ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate.** Per effetto dei lavori eseguiti nelle stazioni e nelle fermate della rete si ottenne, durante l'esercizio 1925-26, l'aumento di potenzialità degli impianti che è indicato qui appresso.

		Capacità in numero di carri		
Fronti di magazzino e tettoie	da	9.092	a	**9.181**
Fronti di piani caricatori scoperti	da	15.261	a	**15.545**
Binari per carico e scarico diretto	da	70.632	a	**72.652**
Binari per deposito veicoli	da	175.506	a	**179.415**
Binari di manovra	da	180.730	a	**184.581**
		metri quadrati		
Aree coperte per deposito	da	737.025	a	**739.291**
Aree scoperte per deposito	da	1.595.554	a	**1.575.592**

Per i lavori eseguiti durante l'esercizio 1925-26 venne incontrata la spesa di lire **79.650.000.**

L'allegato n. 10 in fondo al volume mette a confronto, separatamente per i diversi compartimenti, la potenzialità degli impianti raggiunta al 30 giugno 1926 con quella che gli impianti stessi avevano all'inizio dell'esercizio di Stato.

I lavori ultimati durante l'esercizio 1925-26 e quelli che si trovavano ancora in corso al 30 giugno 1926 sono specificati nell'elenco n. 8 riportato a pagina 107. e seguenti. Qui di seguito si indicano i più importanti di tali lavori:

Torino:

1° *Sistemazione impianti ferroviari in relazione all'abbassamento del piano del ferro.* — Si trova in esercizio la linea Torino-Genova sulla sede abbassata e sono in corso di avanzata esecuzione i lavori di abbassamento delle altre linee ai quali si continua a provvedere con ogni alacrità e sollecitudine.

Dei 14 cavalcavia in corrispondenza dei viali e dei corsi cittadini sono ultimati quelli sul viale Stupinigi e di via Cassini e sono di prossima ultimazione quelli dei corsi Re Umberto, Galileo Ferraris, Orbassano e Vinzaglio.

2° *Nuovo scalo merci di Vanchiglia.* — È già ultimata gran parte dei piazzali e dei fabbricati ed è pure ultimata la linea di accesso da Valdocco.

Sono in corso i lavori di costruzione dei magazzini e dei piani caricatori.

Digitized by Google

Milano :

1° *Riordino dei servizi ferroviari.* — Sono proseguiti i lavori sui tronchi di allacciamento Lambrate Smistamento-Rogoredo e Milano Nuova Centrale-Rogoredo. Nella stazione di Lambrate Smistamento proseguono i lavori per la formazione dei rilevati su alcune zone del piazzale, per l'impianto di un secondo gruppo di binari per lo smistamento dei treni nonchè per il rialzamento della linea Milano-Venezia e conseguente deviazione della linea merci Musocco-Lambrate Smistamento.

2° *Nuova dogana annessa allo Scalo Farini.* — Completamento delle opere murarie dei magazzini e piano caricatore coperto per le merci ordinarie, del fabbricato per le merci nazionali e del fabbricato pacchi soggetti a dogana.

3° *Nuova stazione Centrale.* — Costruzione corpo laterale del fabbricato viaggiatori verso Via Sammartini ; costruzione corpo laterale del fabbricato viaggiatori verso Via Aporti ; opere d'arte dalla parte a nord del piazzale ; opere in elevazione per gli impianti relativi alla grande velocità e RR. Poste ; opere comprese fra la galleria di testa Via Pergolesi e magazzini a nord di Via Pergolesi.

Bergamo :

È in corso l'ampliamento dello scalo merci a piccola velocità ottenuto mediante spostamento dei binari diecorsa della linea Treviglio-Bergamo-Rovato, con aumento di potenzialità di 80 carri fra fronti di carico e binari di deposito.

Bologna Centrale :

È stata ultimata nel corso dell'esercizio la sistemazione dei servizi viaggiatori con costruzione di nuovi marciapiedi, coperti da pensiline, e di sottopassaggi.

Sono stati ultimati i lavori per la sistemazione del fabbricato viaggiatori e venne altresì completato ed inaugurato, il 21 aprile 1926, il nuovo cavalcavia di Galliera.

Forlì :

Nuova stazione. — I lavori furono iniziati alla fine di ottobre 1925 con la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori. Sono stati pure iniziati i fabbricati dei nuovi scali a grande e piccola velocità e dei nuovi sottovia in cemento armato.

Fiume :

Sono in corso importanti lavori per la sistemazione del fascio di binari a servizio delle calate e dei magazzini e per nuovi collegamenti di detto fascio con gli impianti del bacino Luigi Rizzo e per la costituzione di uno Scalo legnami.

Firenze :

Sistemazione servizi ferroviari. — È stata proseguita la formazione della massicciata e la posa dell'armamento per la deviazione della linea Firenze-Pisa e sono continuati i lavori per la costruzione della nuova stazione di Firenze Cascine e per l'ampliamento della stazione di Rifredi.

Pisa centrale :

Ampliamento generale. — Al 30 giugno 1926 erano quasi completamente ultimati gli impianti di ampliamento e di sistemazione da attuarsi per permettere l'esercizio elettrico da Spezia a Livorno.

Roma e Scali :

Sono stati proseguiti i lavori per l'impianto della nuova Dogana presso lo Scalo merci di Roma S. Lorenzo, ed è stata ultimata parte dei fabbricati, nonchè i lavori di armamento.

Nella stazione di Roma Termini vennero ultimate le opere murarie per la costruzione di un capannone per ricovero vetture saloni.

Nella stazione di Roma Trastevere sono in corso i lavori di ricostruzione del capannone del magazzino approvvigionamenti distrutti dall'incendio del 10 dicembre 1924.

Digitized by Google

Napoli :

1° *Napoli Centrale.* — Sono in corso i lavori per il rafforzamento ed il prolungamento della grande tettoia del fabbricato viaggiatori.

2° Durante l'esercizio ferroviario venne attivata la deviazione della linea per Roma e vennero proseguiti i lavori per la deviazione della linea per Foggia con impianto del 2° binario.

Sono stati iniziati i lavori per il rialzamento dello scalo basso e quelli per l'impianto di un nuovo grande magazzino approvvigionamenti a Cava Porchiano.

Bari :

Sono proseguiti i lavori del primo gruppo di ampliamento della stazione (3ª e 4ª fase) consistente nel completamento degli impianti merci a piccola velocità in località San Giorgio.

Catania :

Sistemazione dei servizi viaggiatori (1° *gruppo*). I lavori comprendono due grandi marciapiedi intermedi con sottopassaggio ed un'importante sistemazione di binari e scambi.

Caltanissetta :

È stata iniziata la sistemazione della stazione con un 1° gruppo di lavori comprendente l'ampliamento del fabbricato viaggiatori.

Messina :

Sono in corso i lavori di costruzione di una terza invasatura per ferry-boats resasi necessaria in seguito all'aumentato numero ed alle maggiori dimensioni dei natanti in servizio dello stretto.

Cagliari :

Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori per sistemare gli uffici e ricavare 3 alloggi per i funzionari.

29. **Lavori di ampliamento e sistemazione delle officine, dei depositi locomotive e combustibili, delle squadre di rialzo e impianti affini.** — In relazione alla maggiore disponibilità di fondi, si è potuto dare più grande impulso ai lavori di ampliamento e sistemazione delle officine, depositi, ecc. che si erano dovuti rimandare negli esercizi decorsi.

Le somme spese pei lavori di cui trattasi nell'esercizio 1925-26 ammontarono a circa **16.740.000** milioni compresi 3.500.000 per acquisto di macchinari e mezzi d'opera.

I lavori ultimati durante l'esercizio e quelli che erano in corso al 30 giugno 1926 risultano dall'elenco n. 9 riportato a pag. 121 e seguenti.

Fra i lavori di maggiore entità sono da segnalarsi i seguenti :

Firenze-Romito. — Costruzione del nuovo deposito per la trazione a vapore ed elettrica. I lavori sono stati condotti con celerità in dipendenza dell'elettrificazione della linea Porrettana ed ora sono in via di ultimazione.

Livorno Centrale — Costruzione del nuovo deposito per la trazione a vapore ed elettrica. Anche tali lavori sono molti avanzati in relazione alla elettrificazione della linea Spezia-Livorno.

Roma S. Lorenzo. — Costruzione di alcuni edifici per il riparto trazione elettrica del deposito locomotive.

Digitized by Google

Spezia Migliarina. — È stato ultimato l'attrezzamento del deposito locomotive elettriche entrato in esercizio col 21 aprile 1926.

Pistoia. — Sono stati ultimati i lavori di ampliamento del deposito locomotori in dipendenza della elettrificazione della linea Firenze-Bologna.

Sono stati iniziati i lavori ed approvvigionato il macchinario per il deposito provvisorio di trazione elettrica di Bologna Bivio Ferrara; sono stati iniziati i lavori per la costruzione dei depositi di trazione elettrica di Pisa Centrale e di Benevento. Si è provveduto all'acquisto di macchinario speciale occorrente per completare l'attrezzamento dell'officina trazione elettrica di Gallarate.

Sono stati studiati i piani generali per l'impianto dei nuovi depositi di Greco Milanese-Bolzano-Bologna Bivio Ferrara-Novi S. Bovo ed inoltre la sistemazione e l'ampliamento del deposito di Rivarolo in relazione all'elettrificazione della Sampierdarena-Ovada-Alessandria, nonchè l'ampliamento del deposito elettrico di Fuorigrotta per il servizio della linea Vico di Pantano-Chiaia.

È stato inoltre ripreso in esame e concretato l'ampliamento e sistemazione definitiva del deposito di Napoli Sperone in dipendenza dell'elettrificazione delle linee Foggia-Napoli e della direttissima Roma-Napoli.

Per quanto riguarda le squadre di rialzo si sono poste in efficienza, durante l'esercizio 1925-26, le nuove squadre di Roma Tiburtina e di Villa S. Giovanni.

30. **Lavori per impianto di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento, ecc.** — I lavori di cui trattasi intesi ad ottenere tutti i possibili miglioramenti e le maggiori economie nell'esercizio, importarono, durante l'esercizio 1925-26, una spesa totale di circa lire **7.300.000.**

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico delle stazioni e delle linee al 30 giugno 1926 risultavano ultimati gli acquedotti di Taurasi, Catanzaro (Sansinato) e Bologna, mentre alla stessa data risultavano in corso di esecuzione gli acquedotti di Novi, Lesecce Aurèmiano, Monteamiata-Asciano, Frasso Dugenta, Baragiano-Potenza, Sicignano, Nicotera, Grottaglie-Metaponto, Spaccaforno, Bicocca-Valsavoia, Cefalù, Partinico, Chilivani, Abbasanta.

È stato sperimentato con buon esito l'impianto di aeromotori per la pompatura dell'acqua a Fiumicino, Montalto di Castro, Pausula e Trebisacce e si cercherà di estenderne l'uso in tutte le località dove si riconoscerà opportuno.

Durante l'esercizio 1925-26 sono stati allacciati all'acquedotto pugliese le condotte di distribuzione d'acqua nelle stazioni di Spinazzola, Foggia, Fasano e si trovano a buon punto i lavori di allacciamento nelle stazioni di Trinitapoli e Cerignola Città.

Durante l'esercizio stesso ebbero vigoroso impulso le opere dell'acquedotto delle Madonie. Complessivamente sono stati eseguiti km. 200 di condotta ed un complesso di lavori per un importo di lire 35 milioni di cui circa 10 milioni spesi nell'esercizio.

Sono state completate definitivamente le condotte principali dal serbatoio n. 1 presso Castellana al serbatoio n. 3 sul Monte S. Giuliano presso Caltanissetta con uno

Digitized by Google

sviluppo complessivo di km. 45 circa, del diametro di mm. 400; nonchè quelle di diramazione in servizio del Comune di Caltanissetta e delle stazioni di Caltanissetta, S. Caterina Xirbi ed Imera e del Comune di S. Cataldo.

Sono state iniziate e pressochè ultimate le condotte S. Cataldo-Serradifalco-Montedoro-Bompensiero nonchè quelle di Resuttano-Vallelunga-Mussomeli-Sutera di cui le prime formano il ramo meridionale e le seconde quello occidentale dell'Acquedotto. Tali condotte potranno essere messe in esercizio appena si avrà l'acqua necessaria alla alimentazione dei Comuni allacciati.

Proseguono alacremente i lavori di costruzione del serbatoio n. 3 presso Caltanissetta, nonchè quelli relativi al serbatoio n. 4 presso Villalba tanto che si prevede che il primo sarà ultimato entro il 1926 e il secondo entro il 1927.

Anche la galleria attraverso il Monte S. Salvatore è stata condotta avanti con la dovuta alacrità tanto che si è raggiunto la progressiva km. 1,400 dall'imbocco sud e km. 0,200 dall'imbocco nord e ne rimane a perforare men che metri 1.550.

L'allacciamento delle due sorgenti Faguara e Fra Paolo è stato ultimato. Furono pure iniziate le opere d'allacciamento delle correnti di Polizzi Generosa (sorgenti Pietà e Cilio) compatibilmente con le difficoltà incontrate nella concessione delle suddette sorgenti.

I principali impianti per servizio d'acqua ultimati durante l'anno 1925-26 o in corso al 30 giugno 1926 sono indicati nell'elenco n. 10 a pag. 126.

31. **Lavori per impianti e miglioramenti di apparati centrali, di blocco di segnalamento e di sicurezza.** — Per questi lavori venne incontrata, nell'esercizio 1925-26 una spesa di circa lire **7.090.000**.

Al 30 giugno 1926 risultavano in esercizio **650** sezioni di blocco per una estensione di km. 2.**450**; apparati centrali corrispondenti a **630** leve elettriche raggruppate in **10** cabine; **12.270** leve idrodinamiche raggruppate in **510** cabine; **3.020** leve Saxby raggruppate in **328** cabine e **2.220** leve a filo raggruppate in **200** cabine.

I diversi impianti ultimati durante l'esercizio 1925-26, o in corso alla fine del medesimo, sono indicati nell'elenco n. 11 a pag. 127.

Qui si ricorda in modo speciale l'impianto del blocco automatico tipo A. E. G. (primo del genere in Italia) eseguito e già in regolare funzionamento sulla Napoli-Pozzuoli. Si notano pure gli impianti di sicurezza eseguiti sulla Fabriano-Urbino per l'esercizio della linea col sistema del Dirigente Unico, e quello della stazione di Roma Termini ove si hanno 280 leve per la manovra di tutti gli scambi e segnali della stazione.

32. **Case cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitori del personale di macchina e dei treni.** — Durante l'esercizio 1925-26 venne ultimata

Digitized by Google

la costruzione di **4** nuove case cantoniere doppie, vennero ampliate **21** case cantoniere già esistenti e vennero migliorate con impianti di latrine, cisterne e forni da pane altre **33** case cantoniere.

Al 30 giugno 1926 erano in corso i lavori per la costruzione di 7 case cantoniere doppie e di 3 case cantoniere semplici, nonchè i lavori per l'ampliamento di 13 case cantoniere esistenti.

Mediante nuove costruzioni, ampliamenti e adattamenti di fabbricati esistenti, vennero ricavati nuovi alloggi per il personale a Piedicolle, Como S. Giovanni, Ronco, Rivarolo, Teglia, Rapallo, Berchidda, Monti, Scala di Giocca, Valle di Maddaloni, Foggia, Dolcè, Altavilla, Villafranca, Alessandria, Cengio, Torino smistamento, Lambrate (Ortica), Trento, Altopascio, Reggio Calabria.

Al 30 giugno 1926 erano in corso lavori analoghi a Tarvisio Centrale, Portogruaro, Fornello, Mestre, Castrogiovanni, Caltanissetta, Dirillo, Vittoria, Messina, Arce, Isola Liri, Sora, Rapallo, Riva Trigoso, Moneglia, Deiva, Macomer, Cagliari, Chilivani, Sanluri, Terranova, Sassari, Postumia Grotte, Prestrane-Mattegna, Trieste (Colle di S. Vito), Bari, Gerace, Napoli Centrale, Ponte Galera, Palo, Foggia, Grassano-Garaguso, Altavilla, Cosenza, S. Damiano d'Asti, Bolzano, Pisa C., Livorno C.

Durante l'esercizio 1925-26 sono stati ultimati il dormitorio di Cassino ed il fabbricato a struttura mista per dormitorio di Torre Annunziata e sono state apportate migliorie od ampliamenti ai dormitori di Faenza, Grassano, Monte Amiata, Venezia Marittima, Porto Civitanova e Cosenza.

Si è effettuata la sistemazione del locale bagni dei depositi locomotive di Cosenza e Siena, e l'impianto riscaldamento a termosifone ai dormitori di Potenza e Bovino.

È in corso la costruzione di nuovi dormitori ad Albenga, Chilivani, Livorno Centrale e Gallipoli.

Durante l'esercizio stesso furono messi 74 letti nei nuovi dormitori e furono aggiunti complessivamente 128 letti nei dormitori già esistenti.

33. **Case economiche per i ferrovieri**. — Le case economiche ultimate ed occupate al 30 giugno 1926 comprendevano complessivamente **293** fabbricati in **49** centri.

Durante l'esercizio 1925-26 vennero ultimate le seguenti case per i ferrovieri:

a Milano (via Africa 24), a Bologna (Traversa fra via Jacopo della Quercia e via Zampieri) 2° gruppo, e (via Franceschini), a Genova, a Civitavecchia, a Bari, a Brindisi, a Foggia (7° isolato).

Digitized by Google

Al 30 giugno 1926 erano in corso i lavori per la costruzione di nuove case nelle seguenti località: a Torino (Corso Parigi-Bivio Lagrangia), a Bologna (ai Salesiani in via Pellegrino Tibaldi), a Firenze (via Andrea del Sarto), a Roma (viale delle Provincie), a Taranto (Suolo De Lucia), a Reggio C. (Sbarre Superiori), a Cotrone (Borgata giardino), a Ferrara, Castelfranco Veneto, Bassano, Tarvisio, Portogruaro, Pontremoli, Pisa, Civitavecchia, Orte, Foggia, Lecce, Sassari.

Per quanto riguarda la loro gestione vedasi il punto 62 a pag. 251 del Capo VII.

IMPIANTI PER L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA TELEGRAFICI E TELEFONICI.

34. **Illuminazione delle stazioni e degli uffici.** — I nuovi atti contrattuali stipulati nell'esercizio per fornitura di energia elettrica ad uso di luce, di forza motrice e di carica accumulatori furono **98** per una spesa annua di esercizio di lire **3.500.000**.

Essi interessano **243** stazioni delle quali 152 erano già prima illuminate elettricamente, e le altre erano, 88 illuminate a petrolio e 3 a gas acetilene.

Le stazioni illuminate elettricamente al 30 giugno 1926 erano **1.617** con **156.150** lampade ad incandescenza per **7.250.000** candele, di fronte a 1.405 stazioni, 138.992 lampade e 6.363.200 candele dell'esercizio precedente.

Nel seguente prospetto è indicata la consistenza, al 30 giugno 1926, degli impianti d'illuminazione delle stazioni ed uffici della rete:

Stazioni illuminate elettricamente	**1.617** (1)
Lampade ad incandescenza	**156.150**
Candele	**7.250.000**
Stazioni illuminate a gas comune	**3**
Lumi a gas comune	**54**
Stazioni illuminate ad acetilene	**22**
Lumi ad acetilene	**1.170**
Stazioni illuminate a petrolio	**1.200** (1)
Lumi a petrolio	**11.200**

Le spese totali per l'illuminazione elettrica delle stazioni e degli uffici ammontarono, nell'esercizio 1925-26, in cifra tonda a lire **22.000.000,** contro circa 16.400.000 lire dell'esercizio precedente.

(1) Comprese anche le fermate, case cantoniere ed i posti di movimento.

Digitized by Google

Il costo medio complessivo della candela-anno risultò di lire **3,034** mentre nell'esercizio precedente era di lire 2,577, con un aumento quindi di lire 0,45 per candela-anno dovuto in parte all'aumento di lire 0,10 al Kwo, a decorrere dal novembre 1925 (pari a lire 0,20 circa per candela-anno), della tassa governativa sul consumo dell'energia elettrica ad uso di luce ed in parte agli aumenti di prezzo che si dovettero concedere alle ditte fornitrici per la rinnovazione di contratti stipulati nell'immediato dopo guerra, quando le condizioni del mercato erano alquanto migliori delle attuali.

Le somme approvate, durante il 1925-26, in conto patrimoniale per nuovi lavori e miglioramenti in 350 stazioni ammontarono a 5 milioni di lire.

35. **Illuminazione elettrica dei treni.** — Al 30 giugno 1926 i veicoli illuminati a luce elettrica erano complessivamente **13.451** dei quali **565** appartenenti alla Compagnia internazionale dei Vagoni a letto ed alle RR. Poste con circa **1.815.000** candele funzionanti.

L'aumento di tali veicoli, nell'esercizio finanziario 1925-26, fu di **235,** la maggior parte a quattro assi, contro una diminuzione eguale di veicoli demoliti, però quasi tutti di vecchio tipo a 2 assi per cui l'aumento fu nelle sole lampade installate (circa 10.000) e nelle candele funzionanti.

La consistenza degli accumulatori elettrici era, al 30 giugno 1926, di **39.868** con un aumento di 4.114.

Gli impianti fissi comprendevano a detta epoca **42** officine e **56** posti di rifornimento con un aumento di 2 officine e 3 posti di rifornimento.

Durante l'esercizio 1925-26 vennero complessivamente rifornite di energia **2.888.702** batterie di accumulatori con un aumento di 257.702 rispetto all'esercizio precedente; vennero riforniti di accumulatori carichi **1.202.862** veicoli con un aumento di 71.862 ed eseguite **52.041** riparazioni agli impianti di illuminazione, senza togliere i veicoli dalla circolazione.

L'energia utilizzata per la carica degli accumulatori fu di Kwo **4.264.564** con un aumento di Kwo 507.564 rispetto all'anno precedente.

Durante l'esercizio 1925-26 la manutenzione e la manipolazione degli accumulatori anche nelle officine di carica al sud della linea Roma-Ancona venne affidata ad impresa privata e in tal modo i servizi stessi sono ora completamente appaltati su tutta la rete e procedono regolarmente.

Le spese di esercizio per l'illuminazione in parola (escluse le spese generali e le quote di ammortamento degli impianti fissi) ammontarono, nell'esercizio 1925-26, in cifra tonda a lire **18.500.000,** con un aumento, rispetto all'esercizio precedente, di lire 2.500.000 circa (15 % circa) aumento giustificato dai miglioramenti nelle competenze del personale operaio, dagli accumulatori caricati in più (10 % circa), dal

Digitized by Google

maggior quantitativo di accumulatori in servizio (10 % circa) ed anche dal maggior costo del piombo, per il quale si dovette pagare in più alle ditte appaltatrici lire 300.000 circa di soprapprezzi previsti dal contratto.

36. **Illuminazione elettrica delle locomotive.** — Furono eseguiti esperimenti di illuminazione elettrica dei fanali anteriori e delle cabine delle locomotive, con vari tipi di turbo-dinamo comparativamente col sistema ad accumulatori.

I risultati dimostrarono in modo indubbio la superiorità tecnica di quest'ultimo sistema e la convenienza economica, sia di impianto che di esercizio, degli accumulatori, tenuto conto specialmente che l'Amministrazione è già largamente equipaggiata con numerosi impianti per il rifornimento e la carica delle batterie.

È stato quindi deciso l'impianto della illuminazione elettrica ad accumulatori su 500 locomotive circa adibite ai treni più importanti.

Al 30 giugno 1926 le locomotive illuminate a luce elettrica erano complessivamente **153**.

37. **Illuminazione elettrica dei segnali.** — Alla fine dell'esercizio 1925-26, **84** stazioni avevano già i segnali illuminati elettricamente. Dati i buoni risultati tecnici ed economici ottenuti, tale sistema verrà progressivamente esteso.

Gli esperimenti che erano in corso nell'esercizio 1924-25 del sistema d'illuminazione elettrica d'approccio, hanno confermato, anche in questo esercizio, i buoni risultati già ottenuti, tanto che se ne studierà l'applicazione ai segnali di alcune stazioni non fornite di energia elettrica.

38. **Impianti telegrafici, telefonici e telefonoforici.** — Nell'esercizio 1925-26 vennero eseguiti, fra i più importanti, i seguenti impianti:

posa di cavi telegrafonici, in sostituzione delle linee aeree, sui tratti BivioBornnida-Bivio Acqui, Riva Trigoso-Spezia, Genova-Pontedecimo, in dipendenza dell'elettrificazione;

posa di cavi telegrafonici per aumentare le comunicazioni fra le stazioni di Genova P. P. e Genova P. B. e fra Genova P. P. e Sampierdarena;

trasporto fuori sede ferroviaria di circuiti telegrafici e telefonici, in dipendenza dell'elettrificazione, sui tratti Alessandria-Tortona, Alessandria-Voghera, Novi Ligure-Voghera, Firenze-Bologna, Pracchia-Pistoia, Roma-Avezzano;

raddoppio dei circuiti telegrafici fra Spezia e Livorno, sempre in dipendenza dell'elettrificazione;

impianto di comunicazioni telefoniche fra Spezia, Pisa e Livorno per il servizio dell'elettrificazione, e sulle linee Castelvetrano-Porto Empedocle e Canicattì-Delia per il servizio di movimento;

impianto di telefoni selettivi sulla linea Fabriano-Urbino in dipendenza dell'adozione del sistema del « Dirigente Unico » e sulla Napoli-Pozzuoli;

impianto di un centralino telefonico a 100 numeri nella sede della Direzione Compartimentale di Milano, e di una stazione amplificatrice telefonica a Mestre;

Digitized by Google

impianto di nuovi circuiti telegrafici sui tratti Messina-Siracusa e Bicocca-Siracusa e prolungamento da Arezzo a Firenze del circuito tèlegrafico 4.904 Roma-Arezzo;

trasporto all'esterno di alcune gallerie dei circuiti telegrafici, telefonici e di segnalamento per un totale di 50 chilometri di conduttori.

39. **Impianti telegrafici e telefonici approvati.** — Nell'esercizio stesso vennero approvati progetti di impianti telegrafici e telefonici per l'importo di circa lire **16.000.000**, fra i quali sono da segnalarsi:

impianto di una linea telegrafonica per la direttissima Roma-Napoli;

posa di un nuovo cavo telefonico Napoli C.-Fuorigrotta;

impianto di circuiti telegrafici sulla linea Chivasso-Casale Monferrato;

impianto di una comunicazione telefonica fra la Direzione di Trieste e le stazioni di Trieste Centrale, Prestrane M., Postumia Grotte e Fiume;

impianto di telefoni selettivi sulla Fabriano-Urbino;

impianto di due stazioni telefoniche amplificatrici intermedie, una a Bologna e l'altra a Mestre;

trasformazione di circuiti telegrafici in telefonici sulla Roma-Viterbo;

sistemazione ed aumento di comunicazioni telefoniche in diverse stazioni della rete specialmente per facilitare le comunicazioni fra i dirigenti il movimento coi posti di manovra e di blocco;

sistemazione degli impianti telegrafici e telefonici nelle stazioni e scali di Roma e fra Benevento e Foggia in dipendenza dell'elettrificazione.

40. **Consistenza degli impianti telegrafici e telefonici al 30 giugno 1926.** — Nell'esercizio 1925-26 si attivarono:

Km. **2.033** circa di nuovi fili telegrafici;
» **1.888** circa di nuovi fili telefonici;
» **112** di cavi multipli per un complesso di km. **2.135** di conduttori;
N. **28** gruppi telegrafici;
» **610** gruppi telefonici;
» **42** gruppi telefonici simultanei (telefonofori)

Vennero inoltre tolti d'opera:

Km. **322** circa di fili telegrafici;
» **3** circa di fili telefonici;
N. **18** gruppi telegrafici;
» **59** gruppi telefonici;
» **14** gruppi telefonici simultanei (telefonofori).

Di conseguenza al 30 giugno 1926 si avevano in attività di servizio:

Km. **57.277** circa di fili telegrafici;
» **13.168** circa di fili telefonici;
» **780** circa di cavi multipli con un complesso di circa km. **11.624** di conduttori;

Digitized by Google

N. **6.568** gruppi telegrafici;
» **9.161** gruppi telefonici;
» **776** gruppi telefonici simultanei (telefonofori).

IMPIANTI DI ELETTRIFICAZIONE.

41. **Consistenza degli impianti.** — Il 20 settembre 1925 fu aperto all'esercizio il tronco Napoli-Pozzuoli Solfatara (km. 14,5) della direttissima Roma-Napoli. Il tronco è stato elettrificato col sistema a corrente continua e bassa tensione già in uso sulle linee Varesine.

Il 21 aprile 1926 l'esercizio elettrico a corrente trifase fu esteso al tronco Sestri-Spezia (km. 44,4) per tutti i treni viaggiatori e merci indistintamente. In seguito all' attivazione di dette nuove linee elettriche ed all' esecuzione di alcuni lavori di modificazione agli altri impianti esistenti, la consistenza degli impianti di trazione elettrica al 30 giugno 1926 risultò quella qui appresso indicata:

Consistenza impianti al 30 giugno 1926.

1° *Impianti costruiti ed esercitati dall'Amministrazione*:

tronchi in servizio a trazione elettrica lunghezza d'esercizio.....	Km.	**914**
binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni).....	»	**1.930**
condutture di alimentazione (dei quali km. 372 di linea aerea e chilometri 188 di cavo unipolare).....	»	**560**
condutture primarie per trasporti energia (dei quali km. 1.592,5 di terna aerea e km. 121,5 di cavo trifase).....	»	**1.714**
coppie di fili telefonici adibiti all'esercizio degli impianti	»	**4.728**
sottostazioni di trasformazione statiche con potenza complessiva di macchinario installato di K. V. A. 130.200	N.	**32**
sottostazioni rotanti con potenza complessiva di macchinario installato di K. V. A. 22.200.....	»	**10**
sottostazioni di trasformazione statiche ambulanti della potenza complessiva di K. V. A. 22.930	»	**11**

2° *Impianti esercitati dalle ferrovie dello Stato nel Trentino*:

tronchi in servizio a trazione elettrica (dei quali km. 59,6 a scartamento di m. 1,00 della Trento-Malè e gli altri della Brunico-Campo Tures a scartamento normale).....	Km.	**74,9**
binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni).....	»	**82,5**

Digitized by Google

condutture di alimentazione	Km.	**20,9**
condutture primarie per il trasporto dell'energia.....	»	**44,7**
coppie fili telefonici adibiti all'esercizio degli impianti.....	»	**65,7**
sottostazioni di trasformazione rotanti con potenza complessiva di macchinario installato di K. V. A. 1.530	N.	**4**

3° *Impianti costruiti ed esercitati da Società private per conto dell' Amministrazione :*

Condutture primarie :

a) che alla scadenza dei contratti in vigore passeranno di proprietà dell'Amministrazione km. **1.136** di terne aeree ;

b) che resteranno invece di proprietà delle società km. **730** dei quali **720** di terne aeree e km. **10** di cavo trifase.

Di queste primarie attualmente solo km. **290** servono esclusivamente per il servizio ferroviario a 16,7 periodi ed i rimanenti **440** chilometri servono normalmente per il trasporto dell'energia a frequenza industriale.

Sotiostazioni di trasformazione statiche :

a) che alla scadenza dei contratti passeranno di proprietà dell'Amministrazione : **7** con potenza complessiva di macchinario installato di K.V.A. 39.900 ;

b) che resteranno invece di proprietà delle società : **3** (S. Giuseppe, Lavagnola, Voltri) con potenza complessiva di macchinario installato di K.V.A. 12.000.

In complesso, esclusi gli impianti del Trentino, si hanno in media K.V.A. **223,5** di trasformatori per chilometro di linea elettrificata, ed una sottostazione (escluse le ambulanti) per ogni **17,6** chilometri di linea elettrificata.

4° *Centrali elettriche :*

Per l' alimentazione delle linee ferroviarie servono le centrali idrauliche di Bardonecchia e di Morbegno e quella termica della Chiappella a Genova di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Vi sono inoltre le centrali di società private e precisamente quelle idroelettriche di Acceglio, Prazzo e S. Dalmazzo di proprietà della Società Negri e Maira, di Robbiate e di Pallanzeno della Società Edison, di Varzo della Società Dinamo, di Chiomonte dell'Azienda elettrica municipale di Torino, del Matese della Società Meridionale e le termiche di Torre del Lago della Società Torbiere d'Italia e di Savona della Società Negri.

Dai due specchi riportati alla pagina seguente risultano le potenze in kw e K. W. A. installate e funzionanti nelle Centrali di cui sopra.

Digitized by Google

Per i quantitativi di energia per la trazione elettrica effettivamente erogati nell'esercizio 1925-26 dalle su indicate Centrali, vedere il punto 7 a pagina 132, del Capo V.

POTENZE DELLE CENTRALI ALIMENTANTI LA RETE FERROVIARIA TRIFASE A 16 PERIODI.

CENTRALI	1926			
	Installati		Funzionanti	
	Kw.	K.W.A.	Kw.	K.W.A.
Centrali idroelettriche a 16 periodi.				
Acceglio	18.900	25.200	18.900	25.200
Prazzo	8.400	11.200	8.400	11.200
S. Dalmazzo	14.000	20.000	14.000	20.000
Bardonecchia (delle F. S.) (che trasforma anche a 16 periodi l'energia della Centrale di Chiomonte)	16.720	20.900	12.000	16.000
Morbegno (delle F. S.)	4.500	6.000	3.000	4.000
Robbiate	5.000	6.300	2.500	3.150
Arquata (da Pallanzeno)	18.000	25.800	12.000	17.200
Totale	85.520	115.400	70.800	96.750
Centrali termiche a 16 periodi.				
Torre del Lago	15.000	18.750	Tutti di riserva nei mesi estivi e gradualmente funzionanti nei mesi invernali in sostituzione di corrispondeni potenze di centrali idroelettriche.	
Chiappella (delle F. S.)	10.000	12.500		
Savona	7.000	9.100		
Totale	32.000	40.350		
TOTALE GENERALE	117.520	155.750	70.000	96.750

POTENZE DELLE CENTRALI ALIMENTANTI LA RETE FERROVIARIA ELETTRIFICATA CON SISTEMA DIVERSO DAL TRIFASE.

CENTRALI	1926			
	Installati		Funzionanti	
	Kw.	K.W.A.	Kw.	K.W.A
Centrali a frequenza industriale				
Varzo	8.160	10.200	5.440	6.800
Napoli (dal Matese)	1.000	1.250	1.000	1.250
TOTALE	9.160	11.450	6.440	8.050

Digitized by Google

42. **Impianti ultimati o in corso.** — I principali lavori per l'elettrificazione delle linee e per la produzione di energia, compiuti durante l'esercizio od in corso al 30 giugno 1926, sono i seguenti:

Linea Genova-Spezia-Pisa-Livorno. — In prosecuzione del tronco Genova-Sestri Levante che era già in esercizio dal maggio 1925, il giorno 21 aprile 1926 fu attivato il servizio elettrico sul tronco Sestri Levante-Spezia. Fervono ora i lavori per l'elettrificazione dei tronchi Spezia-Pisa e Pisa-Livorno, e si prevede l'apertura all'esercizio entro quest'anno.

È stata approvata la proposta per la costruzione di una linea primaria a doppia terna che, partendo dalla sottostazione di Sampierdarena, toccherà la centrale della Chiappella e la sottostazione di Terralba ed arriverà alla sottostazione di Sestri Levante. Per tale lavoro sono già iniziati gli studi per la scelta del tracciato lungo la riviera di levante appena a monte della zona delle ville.

Linea Sampierdarena-Ovada-Alessandria. — È stata approvata la proposta per l'elettrificazione di tale linea. Sono stati iniziati i lavori per la picchettazione della palificazione lungo la linea e i rilievi dei piani delle stazioni per lo studio della loro palificazione.

È in corso la provvista dei materiali occorrenti.

Linea dei Giovi e Succursale. — Per aumentare il tonnellaggio dei treni sulla vecchia linea dei Giovi e su quella della Succursale, cosa che si mostrò indispensabile per le aumentate esigenze del porto di Genova, fu approvata la proposta per il rafforzamento delle sottostazioni di tali linee. I materiali relativi sono già in corso di consegna e la loro sostituzione a quelli già esistenti avverrà gradualmente senza interrompere l'esercizio.

Linea primaria Venaus-Chiomonte. — Questa linea a tre fili, destinata a collegare la rete primaria delle Ferrovie dello Stato colla importante centrale di Venaus della Società Idroelettrica Piemontese, è ultimata.

Linea Bolzano-Brennero. — È stata approvata la proposta per l'elettrificazione della linea Bolzano-Brennero col sistema trifase a bassa frequenza usato per le altre elettrificazioni dell'Italia settentrionale. I lavori sono stati affidati all'industria privata e l'Amministrazione si è riservata la sorveglianza.

Linea Bologna-Pistoia-Firenze. — Sulla Bologna-Pistoia-Firenze sono ultimati i lavori sul tronco di maggiore acclività Porretta-Pistoia. Sono pure ultimati i lavori per gli impianti delle linee primarie e relative linee telefoniche aeree sull'intera linea Bologna-Firenze. In corso la tesatura dei fili sulla tratta Pistoia-Firenze e Porretta-Bologna; il completamento della palificazione nelle stazioni di Bologna e

Digitized by Google

Firenze ; e la costruzione della sottostazione di trasformazione e conversione di Bologna per la quale sono ultimati i due terzi del fabbricato. Si conta di iniziare le prove di trazione dei treni nei primi mesi dell'anno 1927.

Linea Roma-Avezzano-Sulmona. — Ultimate completamente le linee primarie da Prenestina alla centrale di Anversa ; ultimata la linea di contatto da Prenestina ad Avezzano ad eccezione di Roma Termini e raccordi colle altre stazioni di Roma e deposito S. Lorenzo, ove è in corso l'innalzamento dei pali e il montaggio delle apparecchiature. Sulla tratta Avezzano-Sulmona è ultimata la palificazione per la linea di contatto e sono in corso di montaggio le relative apparecchiature. Ultimata la costruzione e il montaggio del macchinario in tutte le sottostazioni e cabine ad eccezione di quella di Cocullo. Ultimata una metà delle alimentazioni delle stazioni e in corso di montaggio le apparecchiature sulla parte restante.

Linea Napoli-Pozzuoli Solfatara. — I lavori furono ultimati nell'agosto 1925 e la linea è entrata in esercizio nel settembre successivo.

Linea Pozzuoli Solfatara-Vico di Pantano della direttissima Roma-Napoli. — Sono stati approvati i lavori per l'elettrificazione del tronco Vico di Pantano-Pozzuoli col sistema a corrente continua a terza rotaia già adottato sul tratto Napoli-Pozzuoli. È in corso la fornitura dei materiali per la linea e per le sottostazioni.

Linea Foggia-Benevento. — La linea primaria a 60.000 V. Benevento-Foggia già in servizio dal 1 gennaio 1925 per trasporto di energia (provvisoriamente per conto della Società Meridionale di Elettricità dietro congruo compenso), continuò a disimpegnare regolarmente tale servizio. Gli altri lavori di elettrificazione della linea proseguono attivamente. È ultimata la costruzione dei fabbricati delle sottostazioni e iniziato il montaggio del relativo macchinario. Così pure è ultimata la palificazione per il sostegno della linea di contatto e in corso il montaggio delle rispettive apparecchiature.

Linea primaria Torre del Lago-Vaioni. — I lavori sono completamente ultimati. Dopo le prove di isolamento tale linea può essere messa regolarmente in servizio.

Centrale Idroelettrica di Bardonecchia. — Ultimata la posa della seconda condotta forzata del Melezet e compiuti gli allacciamenti al collettore della centrale e alla camera di carico. Continua la costruzione della diga sul Rochemolles di cui è stata eseguita una quarta parte circa. In via di ultimazione l'adattamento di un ex magazzino militare adiacente alla centrale a sala dei trasformatori con tre gruppi trifasi da 7.000 K.V.A. per ciascun gruppo. Si rende così la centrale più semplice per la eliminazione dei numerosi trasformatori da 750 K.V.A. (che vengono meglio utiliz-

Digitized by Google

zati sulle linee in corso di elettrificazione) e più sicura contro gli incendi essendo così il fabbricato trasformatori completamente separato dal fabbricato degli alternatori.

Impianti idroelettrici del Reno e delle Limentre e centrale di Pavana. — Ultimate completamente le prese di acqua sul Reno a Molino del Pallone, e la diga sulla Limentra di Sambuca a Pavana. Sono iniziati gli scavi e gli impianti dei cantieri di lavoro per la costruzione della grande diga di Suviana che avrà l'altezza di metri 88 sulle fondazioni e richiederà un volume di circa 260.000 metri cubi di calcestruzzo. Sono ultimate le due gallerie canali dal Reno alla Limentra di Sambuca e dalla Limentra di Sambuca alla Limentra di Treppio.

Centrale di Pavana. — Per la centrale idroelettrica provvisoria di Pavana, che utilizzerà le acque del Reno e della Limentra di Sambuca raccolte dalla diga di Pavana durante il tempo occorrente pel compimento del complesso degli impianti, è ultimato il fabbricato. Sono in corso i montaggi della condotta forzata e del macchinario.

Impianto idroelettrico del Sagittario. — È in corso la costruzione della diga di presa alla Stretta di San Domenico.

Ultimata la posa delle condotte forzate, il fabbricato della centrale e la diga del bacino di compensazione a valle della centrale. In corso avanzato il montaggio dei macchinari alla centrale. L'impianto complementare è ultimato e già entrato in servizio nello scorso agosto.

Centrale idroelettrica di Morbegno. — È stata approvata la proposta per l'ampliamento della centrale con la installazione di due nuovi gruppi da 4.500 K.V.A. ciascuno e l'impianto di una linea primaria a 60.000 V. per il trasporto dell'energia di supero oltre quella occorrente per la Valtellina, direttamente a Monza, per essere utilizzata sulle altre linee di prossima elettrificazione. In corso le pratiche d'acquisto dei macchinari occorrenti per l'ampliamento della centrale di Morbegno. In preparazione i disegni di dettaglio per l'appalto delle opere di scavo e murarie.

Centrale termoelettrica della Chiappella. — È in corso di costruzione il fabbricato per i trasformatori 4.000/60.000 V. e gli interruttori delle linee in partenza a 60.000 V. Sono pure in corso i lavori per la sistemazione a 4.000 V. e 16,7 periodi dei due gruppi turbo-alternatori esistenti, nonchè l'installazione provvisoria di trasformatori 4.000/30.000 V. per convogliare l'energia negli esistenti cavi a 3.000 V. in attesa della sistemazione definitiva in corso dei trasformatori 4.000/60.000 V. più sopra accennata.

La sistemazione a 4.000 V. 16,7 periodi dei due turbo-alternatori esistenti sarà compiuta per il mese di novembre prossimo al momento della normale ripresa invernale di servizio della centrale.

Digitized by Google

43. **Studi e progetti.** — Le pratiche per la concessione di derivazione delle acque dei fiumi Isarco e Rienza sono presso al termine.

Durante il 1925-26 furono preparati e presentati i progetti :

per l'elettrificazione della linea Bolzano-Brennero ;

per l'elettrificazione della Genova-Ovada-Alessandria ;

per il rafforzamento delle linee dei Giovi e Succursale ;

per la costruzione di una primaria Sampierdarena-Sestri Levante ;

per l'elettrificazione delle linee Cuneo-Ventimiglia e Vico di Pantano-Pozzuoli.

LAVORI ESEGUITI CON STANZIAMENTI SPECIALI.

44. **Lavori di ripristino e di completamento nelle terre liberate e nelle nuove provincie.** — Durante l'esercizio si continuarono i lavori di ripristino delle linee e delle opere danneggiate dalle azioni di guerra nelle terre liberate e nelle nuove provincie, nonchè il completamento degli impianti in queste ultime, in conto delle approvazioni accordate negli esercizi precedenti.

I lavori stessi riguardano principalmente le linee : Piedicolle-Trieste ; Udine-S. Giorgio di Nogaro ; Gorizia Centrale-Aidussina ; Pontebba-Tarvisio ; Bassano-Primolano ; Treviso-Udine ; Mestre-Portogruaro ; Treviso-Belluno-Calalzo ; Montebelluna-Susegana ; Portogruaro-Casarsa.

45. **Lavori per l'arredamento dei porti e diversi.** — Per l'arredamento dei porti, a carico della somma di lire 6.484.000, che in base alla legge 14 luglio 1907, n. 542, deve gravare sul bilancio ferroviario (parte straordinaria) venne a tutto il 30 giugno 1926 autorizzata la spesa di lire **5.029.344,45**.

Alla data 30 giugno 1926 erano in corso i lavori a carico del Ministero dei Lavori Pubblici per l'arredamento del molo di ponente, e per la sistemazione dello scalo di S. Basilio nel porto di Venezia.

Erano pure in corso lavori nei porti di Civitavecchia, Salerno, Monteleone Calabro e Porto S. Venere.

Erano inoltre in corso i lavori per conto del Magistrato delle acque per le provincie Venete e di Mantova in dipendenza dell'ampliamento di luce ed alzamento di livelletta al ponte sul canale Fasson della linea Mestre-Portogruaro.

NOTIZIE GENERALI SUL MODO D'ESECUZIONE DEI LAVORI ED ARGOMENTI VARI.

46. **Appalti e contratti.** — Per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria si continuò a provvedere in gran parte a mezzo di piccoli cottimi, di lettere

Digitized by Google

commerciali o di semplici ordinativi ed in economia diretta, valendosi per i lavori inerenti alle opere metalliche (travate, pensiline, coperture) delle squadre dei ponti in ferro, per la restante minor parte si fecero regolari contratti.

Per i lavori si seguì, come d'uso, il sistema delle gare a licitazione privata, salvo nei casi che, per precedenti impegni o per peculiari condizioni, convenne l'appalto a trattativa privata in base a regolari contratti, od a cottimo mediante convenzioni o lettere commerciali.

I lavori interessanti il binario ed aventi diretto rapporto con l'esercizio furono in parte eseguiti in economia diretta con personale dell'Amministrazione, ed in parte mediante appalti a licitazione privata ed anche mediante cottimi.

Il numero delle gare tenute nei diversi Compartimenti fu di **402** a licitazione privata per un ammontare di lire **270.376.825** delle quali **286** aggiudicate per un importo complessivo di lire **195.698.560**. Delle altre 116 gare, **109** andarono deserte per mancanza di offerte e **7** furono annullate; i relativi lavori, nel numero di 108, vennero appaltati a trattativa privata per un ammontare di lire **71.286.765**, per gli altri furono rinnovate le gare.

Furono approvati **2** contratti per asta pubblica dell'ammontare complessivo di lire **19.759.509**; **247** contratti a licitazione privata dell'ammontare complessivo di lire **172.643.441,81** e **32** contratti a trattativa privata dell'ammontare complessivo di lire **12.116.666,40**. Dei contratti per licitazione a trattativa privata, **9** sono stati stipulati con società cooperative per un ammontare complessivo di lire **5.520.896**; vennero inoltre approvati **94** atti addizionali, tariffe suppletorie appendici, ecc., per un ammontare complessivo di lire **4.008.181,09**.

Vennero poi stipulati dai diversi Uffici con definitiva validità **347** convenzioni di cottimo per un ammontare complessivo di lire **20.176.532,10** delle quali **4** con società cooperative per lire **318.000**, nonchè **53** atti addizionali, tariffe suppletorie, ecc., per un ammontare complessivo di lire **324.165,97**.

47. **Controversie con gli appaltatori.** — Durante l'esercizio 1925-26 vennero presentati dagli appaltatori **128** memoriali per compensi dell'ammontare complessivo di lire **15.017.150.39** e per condoni di multe dell'ammontare complessivo di lire **247.774,19**.

La maggior parte di tali vertenze furono di mano in mano esaminate e discusse; alcune riconosciute inattendibili vennero del tutto respinte, altre e precisamente **10** per una somma di lire **222.341,54** furono risolte mediante la corresponsione di compensi per lire **85.160** (ivi comprese lire 21.000 per condoni di multe).

Nello stesso periodo di tempo vennero continuate le trattative per la definizione delle vertenze aperte negli esercizi precedenti e ne furono amichevolmente com-

Digitized by Google

poste **58** per lire **4.645.516,88** accordando compensi per lire **834.056,39** (ivi comprese lire 57.270 per condoni di multe).

Complessivamente quindi nello scorso esercizio furono definite **68** vertenze per una somma di lire **4.867.858,42** mediante corresponsione di compensi per lire **919.216,39** corrispondenti ad una percentuale del 16, 83 % delle somme richieste, mentre nell'esercizio 1924-25 furono corrisposti compensi per lire 1.633.240,73 pari al 24,78 % della somma di lire 6.590.318,03 richiesta dalle imprese.

48. **Liquidazioni**. — Per i lavori a carico della parte straordinaria del bilancio (conti patrimoniali) e delle spese complementari furono presentate **914** liquidazioni finali, per l'importo di lire **36.233.455,37**.

49. **Espropriazioni.** — Per nuovi impianti su linee in esercizio furono approvati progetti per lavori richiedenti una superficie di terreno di mq. **2.244.774** e per un importo, fabbricati compresi, di lire **22.942.768**.

Per espropriazioni relative a progetti approvati nell'esercizio 1925-26 e nei precedenti, furono determinate indennità riguardanti una superficie di mq.**1.239.774** per un ammontare di lire **6.583.341** e si effettuarono depositi o pagamenti per una superficie di mq. **2.351.391** e per un ammontare di lire **6.088.867**.

Durante l'esercizio 1925-26 furono approvati **8** progetti di lavori per impianti idroelettrici e per la elettrificazione delle linee richiedenti la espropriazione di circa mq. 24.960 di terreno e la imposizione di servitù di elettrodotto e di passaggio di altri mq. 2.430.000 di terreno per un importo complessivo preventivato di lire 2.458.250.

Per le espropriazioni e per gli asservimenti relativi a progetti approvati nel detto esercizio e nei precedenti, furono determinate indennità per una superficie espropriata di mq. **91.471** ed asservita di mq. **141.480** per un ammontare di lire **393.905** e furono effettuati pagamenti o depositi per una superficie espropriata di mq. **205.034** ed asservita di mq. **119.626** per un ammontare di lire **333.365**.

50. **Incendi.** — Gli incendi denunziati nelle proprietà limitrofe alla ferrovia ed attribuiti al passaggio delle locomotive furono **863**.

Nella maggior parte dei casi la responsabilità dell'Amministrazione non venne peraltro riconosciuta. Gli indennizzi corrisposti ammontano complessivamente a lire **192.045**.

51. **Concessioni diverse.** — Vennero conchiuse **816** convenzioni, di cui **474** per concessioni di attraversamenti elettrici, **192** per attraversamenti con condutture d'acqua, **72** per attraversamenti diversi e **78** per impianti a distanza ridotta.

Altre 525 domande per concessioni diverse erano in corso al 30 giugno 1926.

Digitized by Google

52. **Vendite, permute ed acquisti.** — Si procedette a **51** vendite di terreni e fabbricati non necessari per l'esercizio ferroviario per una superficie di mq. **69.398,89,** nonchè di mc. 136 di materiale di una cava demolita per il prezzo complessivo di lire 976.502.

Si effettuarono **14** permute di terreno con terzi, nelle quali l'Amministrazione cedette mq. **4.242,46** di terreno acquistandone mq. **12,356,95** e pagando a conguaglio lire **1.442** in danaro.

Vennero acquistati mq. **17.863,90** di terreno, nonchè alcuni fabbricati e comunione muro e furono asserviti mq. **18.998** per visuali libere di passaggi a livello incontrando una spesa complessiva di lire **620.988**.

Vennero inoltre ceduti gratuitamente all' Amministrazione mq. **34.637** di terreno.

53. **Consegne dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni.** — Vennero stipulate **35** convenzionj per consegne a Comuni di piazzali esterni o strade di accesso alle stazioni, ed al 30 giugno 1926 erano in corso **68** trattative per altre consegne del genere.

54. **Affitto di terreni e fabbricati ferroviari e proventi diversi.** — Al 30 giugno 1926 erano in corso **7.001** contratti per la concessione a terzi di terreni e fabbricati ferroviari per canoni ammontanti complessivamente a lire **2.006.549**, per un provento in più, rispetto all'esercizio precedente, di lire 795.450.

Inoltre, alla stessa epoca, erano in corso **24.039** concessioni di alloggi al personale ai sensi del cap. V delle Disposizioni sulle competenze accessorie, per canoni ammontanti complessivamente a lire **8.081.748,92**.

Durante l'esercizio 1925-26 fu complessivamente ricavato dagli sfalci d'erba e dallo scalvo siepi un provento di lire **389.690**, con una differenza in più di lire 39.354, rispetto all'esercizio precedente.

55. **Attività agricolo-forestale.** — L'Amministrazione continuò a favorire lo sviluppo di piantagioni utili lungo le linee e sugli stralci esterni alla ferrovia. Esistono attualmente sugli stralci esterni alla ferrovia **195.000** eucalipti, dei quali **28.800** hanno quasi raggiunta la maturità, e lungo le linee **83.100** pioppi del Canadà.

Da accertamenti eseguiti recentemente è risultato che sugli stralci di terreno lungo le linee di tutti i compartimenti esistono inoltre **14.700** alberi da frutta; **207.500** essenze boschive di alto fusto di specie diverse e **2.100.000** ceppate di specie diverse.

Digitized by Google

56. **Officina del materiale fisso di Pontassieve.** — In questa officina, nella quale l'Amministrazione provvede direttamente a costruire una parte del materiale d'armamento, risultavano impiegati durante l'esercizio 1925-26, **105** operai.

L'importo dei lavori compiuti nell'officina durante l'esercizio fu di lire **5.743.888.** Furono costruiti **210** deviatoi, **36** intersezioni diverse, **231** cuori, **1.169** aghi e contraghi, **633** rotaie speciali per deviatoi, nonchè tonnellate **1.085** di materiali diversi d'armamento e tonnellate **238** di pezzi diversi di meccanismi e materiali fissi e tonnellate **79** di attrezzi.

Come negli anni precedenti, nell'esecuzione dei lavori affidati all'officina vennero reimpiegati, mediante opportuna cernita e riparazione, forti quantitativi di materiali usati servibili e fuori uso intensificando in modo particolare la riutilizzazione delle rotaie usate per la costruzione dei deviatoi.

Fra i lavori eseguiti dall'officina è notevole il prolungamento di alcune piattaforme da m. 15 a m. 18, la costruzione di **4** stelle complete per la giratura delle locomotive e la riparazione in opera in varie stazioni della rete di **14** piattaforme di diversi diametri e di **9** gru da pesi di diverse portate.

Infine è da rilevare che in seguito alle sistemazioni degli impianti fatte negli scorsi anni in officina, nell'intento di conseguire sempre una migliore utilizzazione di macchinario e di mano d'opera, si è potuto realizzare quest'anno una forte economia nelle spese generali di officina e la quota già modesta per lo scorso esercizio finanziario del 100 % sulla mano d'opera impiegata nell'esecuzione dei diversi lavori, potrà essere ora ridotta al 90 %.

57. **Cantiere di Livorno per la iniezione dei legnami e treno cantiere mobile.** — Durante l'esercizio 1925-26 nel cantiere di Livorno furono iniettate **426.982** traverse e metri cubi **2.448** di legnami speciali.

La produzione media giornaliera è stata di circa **1.700** traverse iniettate, però in questi ultimi mesi, avendosi maggiore disponibilità di traverse sufficientemente stagionate, si è intensificata la produzione ottenendosi, mediante opportuni turni di lavoro e senza aumento di personale, un quantitativo di circa **2.400** traverse iniettate per giornata lavorativa.

Il prezzo di addebito delle operazioni d'iniezione per ogni traversa, già ridotto lo scorso anno a lire 1,65, ha potuto essere ulteriormente ribassato quest'anno a lire **1,55** in virtù della sempre migliore utilizzazione della mano d'opera e dei mezzi di esercizio di cui è dotato il cantiere.

Al costo di lire 1,55, risultato nel cantiere di Livorno, sta di contro il costo di lire **3**, che si paga attualmente all'industria privata per lo stesso lavoro, prezzo che comprende le varie quote industriali.

Digitized by Google

Le traverse iniettate vennero, come ormai di consueto, a mezzo di apposito macchinario, forate e spianate in cantiere conseguendosi il vantaggio di una maggiore rapidità ed esattezza nella posa in opera, di una sensibile economia, poichè tale lavorazione costa in cantiere meno che se eseguita sulle linee, e di una migliore penetrazione e conservazione della miscela sterilizzatrice.

Il treno cantiere mobile, durante l'esercizio 1925-26, ha eseguita la sua terza campagna di iniezione presso la stazione di Foligno raggiungendo il quantitativo di **108.066** traverse iniettate con una media di circa 800 traverse per ogni giorno lavorativo.

Per le iniezioni eseguite a mezzo del treno l'addebito a magazzino è stato di lire **1,55** per traversa iniettata, contro lire 1,65 dello scorso esercizio, conseguendosi inoltre anche un notevole risparmio nelle spese di trasporto poichè le traverse iniettate dal treno furono tutte ricevute in stazioni di collaudo assai prossime a Foligno

Digitized by Google

1° — ELENCO DEI PRINCIPALI DANNI DI FORZA MAGGIORE E RELATIVI LAVORI ESEGUITI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1926.

(*Vedere punto* 19 *a pag.* 45).

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Torino	Savona-Carmagnola	Corrosione del rilevato presso Saliceto e stazione Narzole, dissesto difese contro Tanaro a Ceva, Castellino e Bastia provocati dalle pioggie del 14-16 maggio 1926.	Ripristinato il rilevato al km. 32,920 con protezione al suo piede di gabbioni. Impiantata tubazione acqua aerea provvisoria attraverso il Tanaro per servizio acqua stazione di Ceva. Sistemazione argine e ricostruzione quarto di cono ponte km. 48,447.	Ultimato
	Vado-Savona-Carmagnola	Danni avvenuti a Savona Mare e Vado Mare per la mareggiata del 15 febbraio 1926.	Ricostruzione tratto di muro e ricarico scogliera.	id.
	id.	Danni alla galleria Lavagnola nel tratto scoperto fra i chilometri 1,761 e 1,781.	Ricostruzione di un tratto di m. 20 di galleria.	id.
	id.	Corrosioni del fiume Tanaro presso Ceva fra i km. 46,100 e 46,340.	Costruiti pennelli e difese di sponda con buzzoni.	id.
	id.	Sfaldamento della falda destra al chilometro 50,200 presso Castellino.	Sbancamento e costruzione cunette, scivoloni.	id.
	Cantalupo-Cavallermaggiore	Danni alla cunetta in galleria Rabajà.	Formati drenaggi per richiamo acqua alla cunetta abbassata.	id.
	Chivasso-Asti	Corrosione sponda del fiume Po.	Impianto pennelli massi a difesa argine del Po.	id.
	Torino-Modane	Franamento della falda rocciosa dal chilometro 47,029 al km. 47,046.	Costruzione di un muro di controripa.	id.
	id.	Lesioni alle arcate dei manufatti al chilometro 54,206 (viadotto Gorgia) ed al km. 59,839 (ponte sul rio Peyrone) fra le stazioni di Meana e Salbertrand ed al ponte sottovia al chilometro 82,328 fra le stazioni di Beaulard e Bardonecchia.	Consolidamento delle arcate lesionate.	In corso

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Torino	Torino-Modane	Nella stazione di Meana si abbattè un tratto di muro di sostegno del piazzale esterno, ed in quella di Chiomonte un tratto di cancellata in cemento armato causò il franamento del terrapieno.	Lavori di consolidamento.	Da iniziare
	Ivrea Aosta	Frana nella trincea Péral fra Montjovet e S. Vincent.		In corso
	id.	Asportazione di un tratto di rilevato al chilometro 12,875 causato dal disalveamento della Dora B. ed asportazione di un tratto di scogliera di rivestimento del cono ripartitore fra i due rami del torrente Lys.		Da iniziare
	Torino-Rho	Asportazione di massi a protezione del ponte sul torrente Sesia.	Ricarico scogliera.	In corso
	id.	Rovina di un tratto dell'acquedotto al chilometro 37,845 ed asportazione dell'argine contiguo.		Da iniziare
	id.	Asportazione di una parte della scogliera a difesa del ponte sul torrente Agogna al km. 96,320 e danni vari al manufatto.		
	Vignale – Domodossola	Corrosione del fondo e delle sponde del rio Vianale.	Sistemazione dell'alveo.	In corso
	id.	Danni a muri di sostegno ed asportazione di massicciata.		Da iniziare
	Santhià-Arona	Corrosione della spalla lato Santhià ed asportazione della scogliera di protezione del ponte sul torrente Elvo al km. 6,398.		id.

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Torino	Cantalupo-Cavallermaggiore	Piena del torrente Belbo del 16 maggio 1926. Asportazione del ponticello al chilometro 31,986 e della massicciata fra i km. 22,500-23,400 e km. 20,550-20,850.	Impianto passerella per trasbordo viaggiatori. Posa di fasci di rotaie pel transito provvisorio dei treni e ricostruzione del ponticello al km. 31,986.	In corso
	Acqui-Asti	Piena del torrente Belbo del 16 maggio 1926. Rottura dell'argine ferroviario fra i km. 79,250-79,350 e danneggiamenti al casello 79 e fra le progressive km. 77,300-77,900.	Impianto passatoia per trasbordo viaggiatori e ricostruzione binario su cataste di traverse per transito provvisorio dei treni e ricostruzione dell'argine ferroviario.	Ultimato
	Castagnole-Asti-Mortara	Piena del fiume Tanaro del 16 maggio 1926. Asportazione del rilevato ferroviario fra i km. 14,350-15,300 fra le stazioni di Molini d'Isola e S. Marzanotto.	Trasporto e posa in opera di scorie, materie terrose e pietrisco.	id.
	id.	Piena del fiume Sesia del 16 maggio 1926. Asportazione di massicciata e di diversi tratti dell'argine ferroviario fra i chilometri 74,650-75,350 e 78,400-79,000.	Trasporto e posa in opera di circa mc. 700 di ghiaia e di circa mc. 100 di materie terrose per riempimenti e sistemazione banchine.	In corso
	Torino-Genova	Uragano del 19 agosto 1925 fra il chilometro 26,000 e la stazione di Villafranca d'Asti.	Abbattimento di piante pericolanti.	Ultimato
	Alessandria-Arona	Piena del fiume Po nei giorni 15-16 e 17 maggio 1926. Asportazione e danneggiamenti agli argini di 1ª e 2ª coppia in sponda sinistra ed a monte del ponte sul Po al km. 16,177.		In corso
Milano	Milano e Scali	Incendio sviluppatosi il 24 dicembre 1925 in un locale a piano terreno al palazzo ex Litta distruggendo mobili, arredamenti e solaio.	Ricostruzione delle opere distrutte.	Ultimato

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Milano	Gallarate–Varese	Frana del rilevato al km. 15,500 per un tratto di m. 20 il 16 maggio 1926.		Da iniziare
	Gallarate–Laveno	Franamento della scarpata della trincea al km. 3.300 il 3 maggio 1926.		id.
	Varese - Porto Ceresio	Cedimento rilevato al km. 12,300 per un tratto di m. 100 il 16 maggio 1926.		id.
	Oleggio–Pino	Caduta di una frana tra la stazione di Pino ed il Confine svizzero il 24 settembre 1925.		id.
	id.	Caduta di una frana nella trincea di Germignaga fra le stazioni di Portovaltravaglia e Luino il 16 maggio 1926.		id.
	Arona–Domodossola	Smottamento di terreno della scarpata a monte al km. 2,500 fra Arona e Meina il 15 maggio 1926.	Sgombro materiali e costruzione muri di consolidamento.	Ultimato
	id.	Abbassamento delle acque sorgive che alimentano la condotta della Campagnola in seguito a preesstenti dissesti.	Costruzione muro di sbarramento delle vene idriche.	id.
	id.	Smottamento delle sponde e della falda montana attigua al torrente Fraccia, avvenuto in seguito alle pioggie torrenziali dei giorni 14 e 15 agosto 1924.	Sostituzione del ponte in muratura sul torrente Fraccia con piattabanda in ferro annegato nel calcestruzzo.	In corso
	id.	Smottamento continuo della sponda destra del fiume Toce fra le stazioni di Beura e Domodossola.	Costruzione di due pennelli in prossimità del fiume Toce al km. 52,565.	id.
	id.	In seguito al cambiamento dell'andamento planimetrico del fiume Toce, avvenuto sino dal 1920, la	Sistemazione difesa della spalla lato Arona del ponte.	id.

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Milano	*segue:* Arona-Domodossola.	spalla Beusa del ponte sul fiume stesso e la contigua riva sinistra si trovano esposte a continui cedimenti e scalzamenti.		
id.	Domodossola-Iselle	Corrosioni del piede del rilevato per sbandamento del torrente Deseno.	Costruzione di un muro di difesa.	Ultimato
	id.	Caduta massi dalla falda montana.	Abbattimento massi e consolidamento staccionate di difesa.	id.
	Voghera-Pavia	Franamento del rilevato al km. 13,690 per una lunghezza di m. 20 in seguito alla forte piena del fiume Po avvenuta il 20 maggio 1926.	Ricarico della parte franata e risanamento del rilevato con drenaggi.	id.
	Colico-Sondrio	Corrosioni del fiume Adda presso il km. 37 fra Castione e Sondrio.	Completamento e ricarico delle gabbionate Sistemazione difesa al km. 35,428	In corso id.
	Olmeneta-Brescia	Corrosioni di sponda del fiume Mella presso il ponte di Manerbio.	Lavori di sistemazione.	Ultimato
	Cremona-Borgo S. Donnino	Cedimento del muro con forte strapiombo.	Ricostruzione del muro andatore di sinistra del colatore Fontana Alta.	id.
	Codogno-Cremona	Lesioni e cedimento del volto del ponte in muratura al chilometro 18,445.	Costruzione di una piattabanda in cemento armato.	id.
Bologna	Pistoia-Bologna	Nubifragio del 20-21 dicembre 1925 e 13 gennaio 1926 con danni ai coperti ed agli infissi dei fabbricati, franamento di un tratto di scarpata al chilometro 37,887 e caduta di massi in alcuni tratti della linea.	Ripassatura dei tetti dei fabbricati nelle stazioni e lungo la linea. Riparazione di doccie e tubi pluviali. Riparazioni di serramenti e ricambio di vetri rotti. Sistemazione del terreno della trincea al km. 37,887 con rivestimento in muratura di pietrame.	id. id. id.

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Bologna	*segue:* Pistoia-Bologna	(vedere a pagina precedente.)	Abbattimento di massi pericolanti e riparazione della conduttura del rifornitore di Piteccio.	Ultimato
	Parma-Pontremoli	Movimento franoso al km. 40,696 (rio Scorza).	Sistemazione dello scolo delle acque mediante la costruzione di un fosso e di uno sbancamento in pietrame a secco.	id.
	Bologna-Verona	Nubifragio dei giorni 13 giugno e 10 luglio 1925 con danni ai coperti ed infissi nei fabbricati compresi tra i km. 59,403 e 107,136.	Riparazioni ai coperti ed ai serramenti dei fabbricati tra Poggio Rusco e Ca' di Davide.	id.
Venezia	Treviso-Belluno	Causa rovesciamento di acqua dalla falda a monte si apriva alle 9h 20' del 16 maggio 1926 al km. 42,300 una voragine sotto al binario.	Venne colmata la voragine e presidiata con gabbionate.	id.
	Mestre-Primolano	Causa violento nubifragio precipitavano sulla linea alle 20h del 25 giugno 1926 detriti e materie terrose, formando al km. 66,600 un cumulo di mc. 80, con conseguente interruzione dell'esercizio.	Vennero trasportate le materie terrose, spurgate le cunette ed i ponticelli ostruiti e ricostruito un tratto di un muro di sostegno.	id.
	Ala-Brennero	Ostruzione del manufatto sul torrente Zikler al km. 179,454 fra Chiusa e Bressanone in dipendenza delle alluvioni del 15 luglio 1926.	Sgombro della luce del manufatto.	In corso
	id.	Frana al km. 229,500 presso Moncucco nel giorno 31 maggio 1926 e conseguente ingombro binari.	Sgombro delle materie franate ed opere per prevenire altri inconvenienti.	id.
	Trento-Primolano	Rialzamento a monte del letto del torrente Chieppina ed ingombro della corrispondente travata metallica nei giorni 17 e 18	Deviazione segnali sgombro travata.	Ultimato

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Venezia	*segue:* Trento-Primolano	maggio 1926 in conseguenza delle alluvioni dei giorni 15-17 maggio 1926.		
id.	Ora–Predazzo	Franamento del rilevato ferroviario nel giorno 16 maggio 1926 per una lunghezza di m. 20 in conseguenza dello straripamento del torrente Ora.	Ripristino del rilevato ed accessori.	Ultimato
	Trento-Malè	Frane e conseguenti ingombri della linea nei giorni 16-18 maggio 1926 in conseguenza delle alluvioni del 15-17 maggio 1926.	Sgombro delle materie franate ed opere.	id.
	Bolzano–Malles	Frane nel giorno 16 maggio 1926 e conseguente ingombro della linea per le alluvioni del 15-17 maggio 1926.	Sgombro e lavori accessori.	id.
	Diverse	Piccole frane ed allagamenti della linea nei giorni 15-17 maggio 1926 per le alluvioni verificatesi in detta data.	Sgombri, deviazione acqua e lavori accessori.	id.
Trieste	S. Pietro-Fiume	Franamento del rilevato fra i chilometri 16,961 e 17,725 e danneggiamento del ponticello a volto al km. 17,534.	Esecuzione di drenaggi e ricostruzione in parte del ponticello.	In corso
	Bivio Aurisina–Monfalcone–Cormons - Udine	Rottura dei coperti e dei soffitti del fabbricato viaggiatori, magazzino merci e piano caricatore coperto di Gorizia Centr. causata dalla bufera del 24 agosto 1925.	Ricostruzione coperti e soffitti e riparazioni varie.	Ultimato
	Piedicolle – Trieste C. M.	Franamento di materiale nel tino della piattaforma a Piedicolle, dovuto allo smottamento avvenuto il 4 agosto 1925.	Sgombero del materiale del tino.	id.
	id.	Detrimenti a vari manufatti fra i chilometri 132 e 138, riempi-	Ricostruzione di muri e sgombero di materiali.	In corso

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Trieste	*segue;* Piedicolle-Trieste C. M.	menti di cunette e danni diversi causati dall'alluvione.		
id.	Udine-Tarvisio	Rottura degli argini del torrente Orvenco a monte del ponte al km. 26,306 causata dalla piena del 22 settembre 1925.	Ripristino degli argini con gabbionate e costruzione del banchettone a tergo degli stessi.	In corso
	id.	Rottura del ponte sul Missigulis fra i chilometri 37,656 e 37,882 fra Venzone e Per la Carnia causata dallo svio del treno 8155 del 9 marzo 1926.	Deviazione provvisoria della linea e demolizione del ponte esistente.	id.
	Udine-Tarvisio	Corrosione delle fondazioni delle pile del viadotto al chilometro 32,919 fra Gemona e Venzone causata dalle piene del Tagliamento.	Gettata di gabbioni attorno alle pile e gettata di massi naturali.	id.
Genova	Alessandria-Genova	Danni ai fabbricati, alle tettoie delle stazioni e alle case cantoniere, causati dal ciclone del 5 marzo 1926.	Riparazioni diverse.	Ultimato
	id.	Incendio nel fabbricato uffici compartimentali del 16 aprile 1926.	Riparazioni.	id.
	id.	Corrosioni, per tracimazione, del rilevato ferroviario fra le stazioni di Alessandria e di Castellazzo causa lo straripamento del fiume Bormida il 16 e 17 maggio 1926.	Riporti di materie per ripristino del rilevato asportato, ricarico massicciata e sistemazione armamento.	id.
Firenze	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	Alluvione del 21 settembre 1925 in seguito alla quale straripparono diversi torrenti attraversanti la ferrovia che allagarono ed ingombrarono la sede ferroviaria.	Sgombro delle materie alluvionali, sfociatura dei torrenti e ripristino della massicciata in vari tratti.	id.
	Firenze-Pisa	Frana del 12 novembre 1925 nella falda sinistra a valle della	Sbancamento.	id.

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Firenze	*segue:* Firenze-Pisa	trincea al km. 16,400 fra le stazioni di Signa e Carmignano.		
id.	id.	Scoscendimento dell'11 febbraio 1926 nel rilevato interessante il binario dei pari presso la stazione di La Rotta.	Drenaggi e ricarichi.	Ultimato
	id.	Rotta dell'argine del fiume Arno e conseguente inondazione della linea fra i chilometri 47,100 e 53,426 fra le stazioni di S. Romano e La Rotta (anno 1920).	Alzamento delle livellette.	In corso
	Id.	Inondazione della linea fra i km. 10.669 e 13,180 tra le stazioni di S. Donnino e Signa in seguito a straripamento dei fiumi Arno ed Ombrone (anno 1920).	Alzamento delle livellette.	id.
	id.	Lesioni gravi nel volto del ponte obliquo di luce m. 15 al chilometro 63,345 sul fosso Arnaccio fra le stazioni di Pontedera e Cascina.	Sostituzione con ponticello retto di luce di m. 2 al chilometro 63,334.	Ultimato
	Empoli-Chiusi	Incendio nella stazione di Poggibonsi del 18 settembre 1925 che distrusse la tettoia in legname del piano caricatore coperto.	Ricostruzione della tettoia con struttura in cemento armato.	In corso
	Chiusi-Firenze	Frana Paoli fra le stazioni di S. Ellero e Pontassieve.	Deviazione della linea su nuovo rilevato.	Ultimato
	id.	Lesioni extrapiombi nel muro di sostegno della falda a monte della trincea di approccio lato Firenze.	Sottomurazioni, drenaggi a tergo del muro.	id.
	Firenze e Scali	Incendio del 31 dicembre 1924 nel palazzo detto della Esposizione a Firenze Porta al Prato.	Ricostruzione dei locali distrutti dall'incendio.	In corso

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Firenze	Firenze e Scali	Deposito degli infiammabili a Firenze Porta al Prato.	Provvedimenti contro gli incendi.	In corso
	Lucca-Castelnuovo G.	Frana al km. 25,714 e 25,723 con conseguente svio del treno viaggiatori 3661 del 21 dicembre 1925.	Sgombero materie franate e ricupero locomotiva sviata.	Ultimato. (In corso di approvazione la proposta per il consolidamento della falda franosa).
Roma	Velletri-Terracina	Allagamento della sede ferroviaria da parte del fiume Amuseno fra i chilometri 61,500 e 62,500 presso il bivio Sonnino. Le acque raggiunsero l'altezza di metri 1,70 sopra il piano del ferro causando l'infangamento della massicciata, una lieve corrosione di un tratto dell'argine ferroviario, l'ostruzione di vari ponticelli e di fossi di scolo.	Risanamento della massicciata, spurgo dei ponticelli e delle cunette, ripristino dell'argine corroso.	Ultimato
	Roma-Grosseto	Asportazione parziale della copertura in eternit del fabbricato viaggiatori, della rimessa locomotiva e dell'officina rimessa locomotiva in stazione di Civitavecchia.	Ricostruzione e sistemazione della copertura.	id.
	id.	Frana della trincea fra i km. 64,950 e 65,178.	Sistemazione della frana.	In corso
	Roma-Orte	Lesioni e dissesti al volto ed al muro frontale del ponte sul torrente Picchiato al km. 72,044.	Costruzione di muri di ala e briglia a valle e ripresa parziale del volto.	id.
	Roma-Viterbo	Lesioni e dissesto al terzo volto del viadotto del Gelsomino al chilometro 4,686 presso la stazione di Roma S. Pietro.		Da iniziare
	Orte-Terni	Pericolo di caduta di massi sulla costa montana fra le stazioni di Nera Montoro e Narni.	Abbattimento dei massi pericolanti.	Ultimato

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Roma	Avezzano-Sulmona	Alluvione fra i km. 145 e 152 fra le stazioni di Cocullo e Prezza con interruzione di linea per allagamento trincee e scalzamento di rilevato.	Sgombro trincee e sistemazione del fosso a monte dell'imbocco Roma della galleria Monteserra, presso Goriano.	Ultimato
	Sulmona-Isernia	Caduta per gelo dei parapetti in mattoni ai viadotti esistenti fra i chilometri 92,900 e 97,700.	Rifatti i parapetti in ferro.	id.
Ancona	Rimini-Ancona	Le mareggiate sono andate e vanno erodendo la spiaggia in immediata prossimità della linea tra i chilometri 153 e 154 fra le stazioni di Pesaro e Fano.	Costruzioni di difese provvisorie e radenti, mediante gabbionate e difesa definitiva con scogliera di massi naturali.	Pressocchè ultimato
	Fabriano-Falconara	Uragano dell'8 novembre 1925. Rimasero danneggiate le coperture e gli infissi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Fabriano, Albacina, Cerreto d'Esi e delle case cantoniere tra Fabriano, Albacina e Matelica.	Riparazione delle coperture ed infissi danneggiati.	Ultimato
	Portocivitanova-Albacina	Uragano del 20-21 e 22 dicembre 1925. Rimasero danneggiate le coperture e gli infissi delle stazioni di Fabriano, Albacina, Genga, Castelplanio, Montecarotto, dei fabbricati alloggi di Genga e Serra S. Quirico e delle case cantoniere tra Fabriano e Castelplanio.	Riparazione delle coperture ed infissi danneggiati.	id.
	Fabriano-Urbino	Uragano del 20 dicembre 1925. Rimasero danneggiate le coperture e gli infissi di alcune stazioni e parecchie case cantoniere lungo tutta la linea.	Riparazione delle coperture ed infissi danneggiati.	id.
	Foligno-Terontola	Scalzamento pile ponte in ferro fiume Chiagio al km. 19,508.	Gettata di calcestruzzo di cemento intorno alla fondazione.	In corso

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Ancona	Foligno - Terontola.	Erosione sponda sinistra fiume Chiagio a monte del ponte in ferro al km. 19,508.	Gabbionate a difesa della sponda sinistra del fiume Chiagio a monte del ponte al km. 19,508.	Ultimato
	Castellammare A.-Foggia.	Sconvolgimento e corrosione in seguito alle violenti mareggiate del dicembre 1925, della scogliera aderente esistente fra le progressive chilometri 372,746-372,776 e 378,028-378,125 fra le stazioni di Ortona a Mare e S. Vito Lanciano.	Eseguito in gran parte il ricarico delle scogliere.	In corso
	id.	Uragano della notte dal 5 al 6 marzo 1926: danni ai coperti di moltissimi fabbricati ed asportazione quasi completa per una lunghezza di circa 20 metri, del rilevato del binario di accesso alla cava di ghiaia nella stazione di Fossacesia.	Riparazione dei tetti dei fabbricati e del rilevato del binario della cava di Fossacesia.	id.
Napoli	Cassino-Napoli	Scoscendimenti di terreno verificatisi il 28 marzo ed il 4 aprile 1924 lungo la scarpa destra della trincea ai chilometri 180,432-180,470 fra Teano e Riardo.	Consolidamento scarpa destra della trincea fra i chilometri 180,432-180,470.	Ultimato
	Cervaro-Napoli	Cedimento del piazzale interno della stazione di Maddaloni Superiore in seguito alle forti pioggie del marzo 1924.	Consolidamento del piazzale mediante costruzione di drenaggio e ricarichi del rilevato.	id.
	id.	Incendio nel fabbricato viaggiatori della stazione di Benevento, avvenuto il 4 dicembre 1925.		Da iniziare
	id.	Deformazione dei piedritti della galleria di Ariano in seguito alle pressioni esercitate dai terreni argillosi attraversati.	Costruzione arco rovescio fra i chilometri 59,640-59,855; 59,869-60,566; 60,975-61,373.	In corso

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Napoli	Cervaro - Napoli	Danni periodici alla sede ferroviaria arrecati dalle piene del fiume Calore.	Sistemazione scogliera di difesa fra i chilometri 136,555-136 940.	In corso
	Napoli-Torre Annunz. C.	Danneggiamenti delle difese del rilevato ferroviario per effetto delle frequenti mareggiate del periodo invernale.	Ricarico saltuario delle scogliere di difesa.	id.
	Benevento-Campobasso	Continui scoscendimenti e smottamenti di terreno nelle falde della trincea fra i km. 0,385 e 66,144.	Sistemazione e rivestimento trincee fra i km. 0,385-32,845.	id.
	id.	id. id.	Costruzione e sistemazione dei rivestimenti murari delle falde delle trincee fra i chilometri 32,845-66,144.	id.
	Termoli-Campobasso	Frana verificatasi nel febbraio 1922 al chilometro 62,450-62,590 fra le stazioni di Ripabottoni e Campolieto.	Sistemazione falda in frana fra i chilometri 62,450-62,590.	Ultimato
	Napoli-Potenza	Smottamento nella scarpata sinistra della trincea fra i chilometri 49,054-49,071.	Consolidamento della scarpata con muro di sostegno.	id.
	id.	Smottamento alla scarpata sinistra della trincea fra i chilometri 92,185-92,285 fra Persano e Contursi.	Consolidamento della scarpata con muro di rivestimento.	id.
	id.	Massi pericolanti sulla costa montuosa a sinistra fra Vietri sul Mare e Salerno.	Sottomurazione e parziale sgombero massi.	In corso
	Sicignano-Lagonegro	Dissesto alle murature del rivestimento della galleria Vassallo fra Montesano e Casalbuono.	Ricostruzione con maggiore spessore delle murature dissestate.	Ultimato
	Cancello-Avellino	Dissesto del volto del ponticello al chilometro 47,042, per cedimento della fondazione di uno dei piedritti.	Costruzione piattabanda in sostituzione del volto.	id.

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
Napoli	Cancello-Avellino.	Dissesto per cedimenti di fondazione del ponticello in muratura al km. 61,189.	Costruzione di acquedotto tubolare in sostituzione del ponticello.	In corso
	Avellino – Benevento	Smottamento scarpata sinistra al km. 2,800 fra Avellino e Prata-Pratola.	Consolidamento della scarpata col muro di sostegno e banchettone di materie ghiaiose.	Ultimato
	Avellino–Rocchetta	Smottamento scarpata destra della trincea fra i km. 44,795 e 45,183.	Consolidamento della scarpata col muro di sostegno e banchettone di materie ghiaiose.	id.
	id.	Movimento franoso verso valle al km. 112 fra Pisciolo e Rocchetta.	Costruzione di drenaggi e difesa del piede della costa dalle corrosioni dell'Ofanto mediante gabbionate.	id.
	id.	Corrosioni ai rilevati da parte del fiume Ofanto.	Difese mediante gabbionate.	In corso
	id.	Movimento franoso alla costa a monte ed a sinistra della linea al km. 100,730–100,810 fra Monticchio ed Aquilonia.	Consolidamento mediante costruzione di drenaggi e di banchettone di materie ghiaiose.	id.
Bari	Potenza – Metaponto	Asportazione di parte della scogliera a difesa del muro di sottoscarpa che sostiene la linea fn rilevato fra i km. 231,462 e 231,587 causata dalle piene del fiume Basento.	Ripristino della scogliera stesa con massi naturali di maggior volume.	Ultimato
	id.	Asportazione dalle piene del fiume Basento di una briglia costruita per il consolidamento della costa in frana della galleria delle Vigne fra i km. 172,486–100,539.	Ripristino della briglia.	id.
	id.	Frana al km. 210 fra le stazioni di Calciano e Grassano.	Deviazione di un tratto di linea compreso fra i km. 209,568, e 210,305.	id.
	id.	Allagamento del piazzale esterno della stazione di Bernalda prodotto dalle acque riversate dalle strade di accesso alla stazione stessa ed allaga-		Da iniziare

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Bari	*segue:* Potenza-Metaponto.	mento del piazzale interno con smottamento del rilevato di sostegno della 3ª linea che rimase interrotta per 60 metri.		
	id.	Alluvioni verificatesi dal 7 al 10 novembre 1924 fra il km. 257 e la stazione di Metaponto.	Riparati i danni causati alle opere d'arte ed alla sede stradale.	Ultimato
	id.	Alluvioni del 3 e 14 novembre 1925 fra Salandra e il km. 265.	Vagliatura e ricarico massiccciata, spurgo ponticelli.	In corso
	id.	Interrimento completo sino al piano del ferro del torrente None al km. 227,895, dei ponticelli ai km. 219,885; 221,981; 229,193; 232,683; 233,464 e del fosso di guardia fra i km. 224,600 e 252,315.		Da iniziare
	Foggia-Potenza	Frana compresa fra i km. 47,267 e 47,326 fra le stazioni di Candela e Rocchetta.	Si devono iniziare i lavori.	
	Rocchetta S. A.-Gioia del Colle	Alluvioni del 14 novembre 1925 fra le stazioni di Gravina e Casale di Altamura.	Vagliatura e ricarico massicciata, spurgo fossi, ricostruzione muretti.	In corso
	id.	Danni prodotti dalle pioggie torrenziali del 14 novembre 1925 consistenti: 1° allagamento della sede stradale e asportazione della massicciata dall'intera cigliatura a valle fra i chilometri 100, 580 e 101, 060 2° allagamento della sede stradale e interrimento della massicciata, cunette e fossi di guardia al chilometro 110,111.		Da iniziare
Reggio C.	Battipaglia-Reggio C.	Rottura del muro di rivestimento con asportazione parziale dell'argine dal chilometro 370,340 al km. 370,860 fra le stazioni di Bagnara e	Ricostruzione del tratto di muro di rivestimento e costruzione di una scogliera di massi naturali a ridosso di detto muro.	In corso

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Reggio C.	*segue:* Battipaglia – Reggio C.	di Favazzina, in seguito alla mareggiata dal 26 al 27 novembre 1925.		
id.	id.	Grave minaccia dal mare al muraglione di sostegno nei due tratti compresi fra i km. 374,717-314,788 e km. 374,980-314,995 fra le stazioni di Favazzina e di Scilla.	Costruzione di una scogliera di massi naturali al piede del muraglione.	Ultimato
	Metaponto-Reggio C.	Danni prodotti dalle piene del torrente Soverato alle opere di difesa del ponte al km. 310,120 sul torrente Soverato.	Ricostruzione delle gabbionate dissestate e parziale rafforzamento delle medesime.	id.
	id.	Danni prodotti dal violentissimo nubifragio del 9 ottobre 1925 nel tratto di linea da Soverato a Monasterace con caduta dei ponti sui torrenti Vodà, Ponzo e Munita.	Ricostruzione immediata dei tre ponti con opere provvisorie. Deviazione della linea in corrispondenza dei ponti Vodà Ponzo e Munita.	id.
	id.	Danni prodotti al corpo stradale dalle mareggiate tra la fine dell'inverno ed il principio della primavera del 1925 fra i chilometri 450,743 e 451,009.	Gettata di massi naturali a formazione di scogliera ed allargamento del rilevato a monte per poter, in caso d'imminente corrosione, spostare il binario.	In corso la scogliera
	Linee diverse	Danni ai fabbricati prodotti dalla tempesta dal 26 al 27 novembre 1925.	Provveduto alle riparazioni.	Ultimato
	Battipaglia-Reggio C.	Asportazione di massicciata e corrosioni del rilevato fra i km. 10,600-10,950 fra le stazioni di San Nicola Varco ed Albanella in seguito a tracimazione delle acque disalveate del fiume Sele.	Ripristino del rilevato e della massicciata.	id.
	Metaponto-Reggio C.	Asportazione di massicciata e corrosione del rilevato presso la spalla destra del pon-	Ripristino del rilevato e costruzione di gabbionate di rivestimento della scarpa-	id.

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Reggio C.	*segue:* Metaponto-Reggio C.	te sul torrente Malfrancato al chilometro 133,066 fra le stazioni di Sibari e Corigliano in seguito a tracimazione delle acque disalveate del torrente stesso.	ta a valle del rilevato di accesso al ponte stesso. Susseguentemente venne rialzata la livelletta in maniera di riportare la briglia inferiore della travata sul ponte allo stesso livello degli argini contenitori a monte.	
id.	id.	Asportazione di massicciata in corrispondenza al km. 168.570 fra le stazioni di S. Giacomo e Pietrapaola in seguito ad allagamenti prodotti dal nubifragio del 19 ottobre 1925.	Ripristino della massicciata.	Ultimato
	id.	Corrosioni della scarpata a monte del rilevato per una estesa di m. 326 fra i km. 130,849-131,200 fra le stazioni di Sibari e Corigliano prodotte dalle acque disalveate del torrente Misofatto.	Ripristino della scarpata a protezione del piede della stessa fra i km. 130,874-131,184 mediante gabbionata.	id.
	id.	Asportazione di massicciata e corrosione nel rilevato presso la spalla sinistra del ponte sul Rio Vallone al Km. 135,379 fra le stazioni di Sibari e Corigliano in seguito a tracimazione delle acque di piena del torrente stesso.	Ripristino del rilevato.	id. (In corso di approvazione la proposta per la sistemazione definitiva del ponte).
	id.	Asportazione della gabbionata a presidio della passarella provvisoria nel torrente Rondese al chilometro 83,520 fra le stazioni di Rocca Imperiale e Montegiordano, prodotti dalla piena del 20 novembre 1925 del torrente stesso.	Ripristino della gabbionata.	Ultimato
	id.	Allagamento ed ingombro con materie sabbiose della sede stradale per una estesa di m. 100 presso lo scambio lato Meta-	Rimozione della sabbia depositata sul binario.	id.

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del lavoro eseguito	Stato dei lavori
segue: Reggio C.	*segue:* Metaponto-Reggio C.	ponto della stazione di Cirò prodotto dalle acque disalveate del torrente Olivetello.		
id.	id.	Allagamento con asportazione di massicciata in vari tratti di linea fra le stazioni di Mirto e Campana in seguito al nubifragio del 21 novembre 1925.	Ripristino della massicciata.	Ultimato
	Sibari-Cosenza	Asportazione del rilevato ferroviario per una estesa di metri 85 fra i chilometri 19,985 e 20,070 fra le stazioni di Spezzano e Tarsia in seguito a tracimazione delle acque disalveate del torrente Grondo.	Ripristino del rilevato lasciandovi però aperte tre luci per assicurare il passaggio delle acque in caso di nuove piene.	Per la difesa definiva della linea in corrispondenza del tratto danneggiato, si è in attesa dello studio da parte del Genio Civile per il nuovo inalveamento del torrente in parola.
Palermo	Palermo C.-Palermo M.	Interramenti, scalzamenti e asportazione di massicciata in conseguenza dell'alluvione del 26 ottobre 1925.	Sgombri lungo la linea e nei piazzali della stazione di Palermo Marittima.	Ultimato
	Palermo C.-Caldare	Interramenti e forti corrosioni al piede delle scarpate, nelle trincee e negli argini dei rilevati in conseguenza dell'alluvione del 26 ottobre 1925.	Sgombri nelle tratte e ricarichi con buoni materiali negli argini dei rilevati e banchine di piattaforme. Rivestimento in muratura delle scarpate deteriorate e corrose, costruzioni di muri di sottoscarpate e cunette in muratura.	id.
	Palermo (Bivio Trapani) - Trapani	Asportazione di ml. 300 di rilevato e relativo binario in conseguenza del temporale del 23 novembre 1925.	Ripristino del rilevato e costruzione di 23 castelletti ed 11 fasci di rotaie.	Ultimata la sistemazione provvisoria.
	Lercara-Bivio Filaga-Magazzolo	Rottura di 600 vetri, imposte, scopertura di tetti in conseguenza di forti venti e temporale del 23 novembre 1925.	Revisione generale dei tetti, ricollocazione di vetri, sostituzione di alcuni tratti di tegolati e ricostruzione dell'intero tetto del C. I. di Balata.	Ultimato

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	Natura del danno avvenuto	Stato dei lavori
Palermo	Palermo (Bivio Trapani)-Trapani	Lesione spalla lato Trapani del ponte Calattubo con asportazione di un tratto del muro di sostegno e del rilevato a monte pure lato Trapani. Asportazione completa di un tratto di rilevato per un tratto di ml. 10 circa. Parziale asportazione del rilevato ai chilometri 62 e 63. Insabbiamento del binario ai km. 61 e 62 ed in altri punti in conseguenza dell'alluvione del 23 e 26 novembre 1925.	Parziale ricostruzione ponte Calattubo, ripristino dei rilevati e della massicciata, sgombro sabbia, ecc.	Ultimato
	Palermo Caldare	Asportazione e rottura tegole dei fabbricati. Rottura di vetri e lamiere della grande tettoia di Palermo C. Asportazione e rottura di tegole, lucernari e vetri d'imposte di magazzini merci e padiglioni delle officine di Palermo C. in conseguenza del fortissimo vento del 15 e 16 maggio 1926,		Da iniziare
	Messina-Bicocca	Danni prodotti dalla mareggiata del 4 marzo 1926 al tratto di linea presso il km. 292,050 fra Giardini e Letoianni. Asportazione di un tratto di muro di sostegno per circa ml. 48.		id.
	id.	Asportazione di un tratto di muro di sostegno per circa metri lineari 48 interessando la piattaforma stradale, prodotta dalla mareggiata del 4 marzo 1926 fra Giardini e Letoianni.	Costruzione di una difesa con cinque ordini di buzzoni.	Ultimato
	Roccapalumba-P. Empedocle	Smottamento trincea fra i km. 145,115 145-172.	Muro di sostegno.	id.
	Castelvetrano-Porto Empedocle	Smottamento trincea fra i km. 104,050 104,080 fra Montallegro e Sicula Marina.	id.	In corso di completamento

Digitized by Google

2. — ELENCO DEI LAVORI DI RINNOVAMENTO, RIFACIMENTO E RAFFORZAMENTO DEGLI ARMAMENTI AUTORIZZATI DURANTE L'ANNO 1925-26.

(*vedere punto 22 a pag. 47*)

a) Rinnovamento con materiali del modello F. S. 50.6:

Compartimento	LINEA	Binario ml.
MILANO	Milano-Chiasso	3.108
VENEZIA	Verona-Brennero	1.536
TRIESTE	Udine-Tarvisio	30.734
GENOVA	Genova-Spezia	1.428
BOLOGNA	Pistoia-Bologna	10.013
FIRENZE	Faenza-Firenze	1.788
»	Pisa-Spezia	192
NAPOLI	Cervaro-Napoli	5.820
	Totale . . .	54.019

b) Rinnovamento con materiali del modello F. S. 46.3:

Compartimento	LINEA	Binario ml.	Deviatoi e intersezioni n.
TORINO	Torino-Rho	34.080,00	14
»	Trofarello-Cuneo	4.284,00	—
MILANO	Milano-Iselle	18.270,00	16
»	Milano-Chiasso	54.733,78	53
»	Piacenza-Rogoredo	—	2
VENEZIA	Mestre-Portogruaro	23.407,29	10
»	Bologna-Padova	1.608,00	17
»	Verona-Brennero	156.159,05	142
TRIESTE	Postumia-Trieste	26.482,00	—
»	Udine-Tarvisio	44.520,00	53
GENOVA	Sampierdarena-Confine francese	7.764,00	4
BOLOGNA	Parma-Pontremoli	14.743,45	24
»	Bologna-Piacenza	3.852,00	17
»	Bologna-Padova	5.459,63	47
FIRENZE	Firenze-Chiusi	133.308,00	115
»	Pisa-Spezia	2.580,00	67
»	Parma-Spezia	11.112,00	6
»	Pisa-Vada	37.172,00	14
»	Grosseto-Pisa	7.872,00	28
ANCONA	Fabriano-Falconara	2.016,00	—
ROMA	Roma-Grosseto	125.976,00	49
»	Orte-Terni	27.837,00	6
NAPOLI	Napoli-Potenza	42.132,00	39
»	Cervaro-Napoli	13.668,00	10
	Totali . . .	799.036,20	733

Digitized by Google

c) Rinnovamento con materiali del modello R. A. 36 S.:

Compartimento	LINEA	Binario ml.	Deviatoi e intersezioni n.
TORINO	Ivrea-Aosta	1.584,00	—
»	Savona-Carmagnola	1.620,00	—
»	Pinerolo-Torre Pellice	9.060,00	10
»	Alessandria-Cavallermaggiore	5.028,00	—
»	Cuneo-Mondovì	900,00	—
MILANO	Lecco-Sondrio	1.438,91	6
BOLOGNA	Ferrara-Rimini	8.958,00	—
FIRENZE	Asciano-Montepescali	660,00	—
ROMA	Roccasecca-Avezzano	1.500,00	—
»	Roma-Avezzano	1.396.00	—
NAPOLI	Sparanise-Gaeta	240,00	—
»	Cassino-Napoli	11.052,00	9
»	Napoli-Potenza	5.539,00	—
»	Cancello-Avellino	—	5
»	Avellino-Benevento	2.028,00	—
BARI	Taranto-Metaponto	11.159,35	3
»	Potenza-Metaponto	41.239,92	13
REGGIO C.	Metaponto-Reggio Calabria	34.884,00	6
»	S. Eufemia B.-Catanzaro M.	4.264,00	—
PALERMO	Palermo-Trapani	2.916,00	9
»	B. Fiumetorto-Messina	4.500,00	—
»	Palermo-Bicocca	6.096,00	8
»	S. Caterina-Canicattì	6.104,07	3
»	Canicattì-Licata	—	6
»	Roccapalumba-P. Empedocle	—	9
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	25.055,00	—
	Totali	187.222,25	87

d) Rinnovamento con materiali usati buoni del modello F. S. 50.6:

Compartimento	LINEA	Binario ml.
MILANO	Piacenza-Rogoredo	252,67

e) Rinnovamento con materiali usati buoni dei modelli da kg. 36:

Compartimento	LINEA	Deviatoi e intersezioni n.
TORINO	Saluzzo-Savigliano	3
»	Trofarello-Cuneo	1
	Totale	4

Digitized by Google

f) Rifacimento con materiali usati buoni dei modelli di peso uguale o inferiore a kg. 36:

Compartimento	LINEA	Binario ml.	Deviatoi e intersezioni n.
MILANO	Piacenza-Rogoredo	1.125,30	7
»	Codogno-Cremona	287,00	—
VENEZIA	Brescia-Venezia	1.911,00	—
FIRENZE	Chiusi-Empoli	873,00	6
»	Asciano-Montepescali	738,00	1
»	Grosseto-Pisa	3.541,00	5
NAPOLI	Napoli-Torre Annunziata	252,00	1
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	15.932,00	14
	Totali	24.659,30	33

g) Rinnovamento con materiali usati buoni del modello di peso inferiore a kg. 36 su linee a scartamento ridotto:

Compartimento	LINEA	Binario ml.
TRIESTE	Trieste-Parenzo	2.835

h) Rafforzamento mediante l'aggiunta di appoggi, l'applicazione di piastre e modificazione della giunzione con l'impiego di piastroni doppi come il 1° tipo riformato e con le traverse accostate come il modello R. A. 36 S.:

Compartimento	LINEA	Binario ml.
TORINO	Ivrea-Aosta	60.570,00
MILANO	Milano-Chiasso	228,00
»	Lecco-Colico	37.689,87
»	Ponte S. Pietro-Seregno	3.810,70
ROMA	Avezzano-Sulmona	29.290,00
NAPOLI	Benevento-Campobasso	603,20
»	Napoli-Potenza	64.095,00
BARI	Foggia-Bari	87.631,65
»	Taranto-Metaponto	33.060,22
»	Potenza-Metaponto	52.240,93
REGGIO C.	S. Eufemia B.-Catanzaro M.	18.546,00
»	Metaponto-Reggio Calabria	15.604,00
PALERMO	Siracusa-Licata	55.611,34
»	Palermo-Bicocca	39.545,87
»	Canicattì-Licata	12.490,40
»	Aragona C.-Licata	7.021,20
»	Roccapalumba-P. Empedocle	17.741,35
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	3.065,00
	Totale	538.784,73

Digitized by Google

3. — ELENCO DEI LAVORI DI RINNOVAMENTO, RIFACIMENTO E RAFFORZAMENTO DEGLI ARMAMENTI ESEGUITI DURANTE L'ANNO 1925-26.

(*vedere punto 22 a pag. 47*).

a) Rinnovamento con materiali del modello F. S. 50.6. :

Compartimento	LINEA	Binario ml.
TORINO	Torino-Confine francese	2.350
»	Savona-Carmagnola	696
MILANO	Milano-Chiasso	504
TRIESTE	Udine-Pontebba	1.800
»	Pontebba-Tarvisio	7.436
GENOVA	Alessandria-Genova	324
»	Genova-Spezia	15.055
BOLOGNA	Bologna-Pistoia	552
FIRENZE	Firenze-Faenza	1.980
REGGIO CAL.	Battipaglia-Reggio	592
	Totale . . .	31.289

b) Rinnovamento con materiali del modello F. S. 46.3

Compartimento	LINEA	Binario ml.	Deviatoi e intersezioni n.
TORINO	Savona-Carmagnola	—	5
MILANO	Rogoredo-Tortona	5.000	4
»	Milano-Brescia	—	13
»	Milano-Chiasso	207	6
VENEZIA	Brescia-Venezia	64.607	—
TRIESTE	Trieste Centrale-Postumia	4.284	—
»	Fiume-Confine jugoslavo	720	—
»	Portogruaro-Trieste	33.028	—
GENOVA	Genova-Spezia	—	9
»	Sampierdarena-Confine francese	—	7
»	Alessandria-Genova	—	1
BOLOGNA	Bologna-Verona	3.000	—
»	Bologna-Rimini	26.995	—
»	Parma-Pontremoli	264	3
FIRENZE	Firenze-Chiusi	3.552	—
»	Pisa-Livorno	18.938	—
»	Pisa-Spezia	7.279	26
»	Vezzano-Pontremoli	7.516	—
ROMA	Roma-Grosseto	1.788	—
NAPOLI	Cervaro-Napoli	4.747	6
	Totali . . .	181.925	80

Digitized by Google

c) Rinnovamento con materiali del modello R. A. 36 S. :

Compartimento	LINEA	Binario ml.
TORINO	Ivrea-Aosta	1.116
MILANO	Lecco-Colico	1.883
GENOVA	B. Polcevera-Acqui	1.128
ROMA	Roma-Sulmona	4.324
»	Roma-Nettuno	3.213
NAPOLI	Avellino-Rocchetta S. Antonio	3.012
»	Napoli-Potenza	1.008
REGGIO CAL.	Metaponto-Reggio Calabria	7.203
»	Sibari-Cosenza	4.428
PALERMO	Roccapalumba-Bicocca	5.272
»	Aragona C.-P. Empedocle	285
»	Canicattì-Licata	5.350
»	Licata-Siracusa	4.600
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	1.798
	Totale . . .	44.620

d) Rinnovamento con modelli ex austriaci :

Compartimento	LINEA	Binario ml.
TRIESTE	S. Pietro del Carso-Fiume	8.545

e) Rinnovamento con materiali usati buoni dei modelli da kg. 36 :

Compartimento	LINEA	Binario ml.
VENEZIA	Vicenza-Treviso	945
FIRENZE	Avenza-Carrara	2.390
	Totale . . .	3.335

f) Rifacimento con materiali usati buoni dei modelli di peso uguale o inferiore a 36 kg. :

Compartimento	LINEA	Binario ml.	Deviatoi e intersezioni n.
TORINO	Torino-Rho	58 —	—
»	Chivasso-Aosta	57 —	1
VENEZIA	Vicenza-Treviso	535,50	—
»	Bassano-Padova	409,50	—
GENOVA	Sampierdarena-Confine francese	1.063 —	2
FIRENZE	Asciano-Montepescali	528 —	—
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	2.605 —	—
»	Chilivani-Porto Torres	5.811 —	—
	Totali . . .	11.067 —	3

Digitized by Google

g) Rinnovamento con materiali dei modelli di peso inferiore a kg. 36 su linee a scartamento ridotto:

Compartimento	LINEA	Binario ml.
PALERMO	Palermo-S. Carlo	2.734

h) Rafforzamento mediante l'aggiunta di appoggi, l'applicazione di piastre e modificazione delle giunzioni con l'impiego di piastroni doppi come il 1° tipo riformato:

Compartimento	LINEA	Binario ml.
VENEZIA	Mestre-Portogruaro.	15.236
BOLOGNA	Bologna-Verona	10.167
»	Parma-Pontremoli	1.376
ROMA	Roma-Sulmona	8.500
BARI	Foggia-Trinitapoli	3.059
REGGIO C.	Metaponto-Reggio Calabria.	4.448
»	S. Eufemia B.-Catanzaro M.	1.460
PALERMO	Canicattì-Licata	13.934
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci.	10.835
	Totale . . .	69.015

Digitized by Google

4. — ELENCO DEI RADDOPPIAMENTI DI BINARI ATTIVATI, IN CORSO ED APPROVATI NELL'ESERCIZIO 1925-26

(*Vedere punto* 24 *a pag.* 48).

Linea	Tronchi e loro lunghezze		Stato del lavoro al 30 giugno 1926.
Genova-Spezia	Maneglia-Framura	Km. 7+333	Ultimati i lavori per il doppio binario fra Deiva e Framura (km. 4 circa).
id.	Manarola-Rio Maggiore fra i km. 78+665,34 e 79+717,91	» 1+052	Ultimati i lavori di raddoppio.
Sampierdarena-Ventimiglia	Sampierdarena-Sestri Ponente	» 1+970	Completata la tratta, escluso l'armamento.
id.	Variante di S. Lorenzo fra le stazioni di San Lorenzo al Mare e S. Stefano Riva Ligurefra i km. 115+200 e 17+124	» 1+924	Ultimato, ma attivato a semplice binario.
id.	Variante di Capo Nero fra le stazioni di S. Remo ed Ospedaletti Ligure con raddoppio del binario fra i km. 134+212 e 136+402	» 2+190	id. c. s. il 26 ottob. 1924.
Chiusi-Firenze	Panicale-Terontola fra i km. 176+950 e 192+650	» 15+700	Manca soltanto la massicciata e l'armamento che sono in corso d'esecuzione. Eseguito 82 %.
id.	Terontola-Cortona fra i km. 192+650 e 200+658.	» 8+000	In corso di esecuzione poche opere di completamento. Manca la massicciata e l'armamento che non è stato ancora fornito. Eseguito 63 %.
id.	Cortona-Castiglion Fiorentino fra i km. 200+658e 209+408	» 8+750	Iniziati i lavori inerenti ai movimenti di terra ed alle opere murarie.
id.	Incisa-Rignano (dall'imbocco Firenze-Galleria S. Antonio alla stazione di Rignano) fra i km. 280+348 e 285+307 .	» 4+900	Manca la massicciata e l'armamento. Eseguito 70 %. È in istudio la deviazione della linea fra i Km. 277+991 280+941.

Digitized by Google

Linea	Tronchi e loro lunghezze		Stato del lavoro al 30 giugno 1926
Ancona-Foggia	Ancona-Porto Civitanova fra i km. 203+996,50 e 245+580 .	» 40+015,20	I lavori di terra e murari sono ultimati, tranne quelli relativi alla galleria del Castellano fra le stazioni di Ancona e Varano e le opere metalliche.
id.	Porto Civitanova-S. Benedetto fra i Km. 245+580 e 288+489	» 42+909	Sono già stati da tempo eseguiti i movimenti di materie in corrispondenza alle rampe di accesso di alcuni grandi ponti, ed inoltre per mill. 2.725,05 fra i chilom. 280+779,40 e 283+504,45 le stazioni di Cupramarittima e Grottammare.
Ancona-Foggia	S. Benedetto del Tronto-Porto d'Ascoli fra i km. 288+489 e 94+550	» 6+061	Completata la sede stradale. – Da eseguire l'armamento.
id.	S. Severo-Arpi dal km. 497+000 al chilometro 517+600	» 20+600	id. come sopra.
id.	Arpi-Foggia fra i km. 517+600 e 524+560.	» 6+960	Completato l'armamento.
Foggia-Bari	Incoronata-Bari dal km. 536+547 e 648+616,75	» 112 circa	Eseguita la sede stradale, meno nelle stazioni e da eseguire l'armamento.
Cervaro-Napoli	Dalla stazione di Casoria al km. 192+400	» 3+472	Da eseguire l'armamento.
id.	Dal km. 178+998,03 al km. 181+806,80 m. 2.808,77 .	» 6+308,77	Raddoppiamento binari nei tratti esterni alle stazioni da Aversa a Casoria. (Proposta originaria approvata il 6 apr. 1926).
	Dal km. 182+980,00 al km. 183+311,68 m. 31,68 . .		
	Dal km. 184+831,68 al km. 188+000,00 m. 3.168,32 .		
id.	Dal km. 181+806,80 al km. 182+980,00 m. 1.173,20.	» 1+173,20	1° Proposta aggiuntiva a quella anzidetta approvata il 17 aprile 1526 per ampliamento stazione di S. Antimo.

Digitized by Google

Linea	Tronchi e loro lunghezze			Stato del lavoro al 30 Giugno 1926
Cervaro-Napoli	Dal km. 183+311,68 al km. 184+831,68	m. 1.520,00.	» 1+520.00	2° Proposta aggiuntiva alla prima anzidetta per l'ampliamento della stazione a Fratta maggiore. Approvata il 5 giugno 1926.
id.	Dal km. 180+000,00 al km. 190+058,00	—	—	3° Proposta aggiuntiva alla prima anzidetta per l'ampliamento della stazione di Casoria. Approvata il 25 giugno 1926.
id.	Dal km. 190+508,38 al km. 192+368,00	m. 2.309,62.	» 2+309.62	Proposta suppletiva approvata il 22 giugno 1926.
id.	Dal km. 192+368,00 a Napoli C. chilometro 197+089,37	m. 4.721,32.	» 4+721.32	Proposta per la deviazione a doppio binario.
Napoli-Potenza	Salerno-Battipaglia :			
id.	Tratta Salerno - Pontecagnano km. 8+969		» 16+222	Lavoro eseguito.
id.	Tratta Pontecagnano-Battipaglia km. 7+253.			Lavoro in corso d'esecuzione.

Digitized by Google

5. - ELENCO DEI NUOVI LAVORI SULLE LINEE ESEGUITI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1926.

(*vedere punto 25 a pagina 48*)

Compartimento	Linea	Natura dei lavori	*Osservazioni*
Torino	Savona - Carmagnola	Drenaggio allo sbocco galleria Mollere.	—
	Cantalupo-Cavallermaggiore	Sistemazione cunetta in galleria Rabajà.	—
	Torino-Genova	Rialzamento del volto centrale del cavalcavia al km. 28,788 e riporto del piano di ferro al preesistente livello.	—
	Alessandria - Vignale	Riparazione argini a monte ponte sul Po al km. 16,177.	—
Milano	Domodossola - Iselle	Costruzione di un muro di difesa dal torrente Deseno al km. 2,033.	—
	id.	Provvedimenti contro la caduta dei massi lungo la linea.	—
Venezia	Belluno-Calalzo	Sostituzione con rilevato dei due archi all'estremità lato Calalzo del viadotto Busa del Cristo al km. 38,059 fra la stazione di Perarolo e la fermata di S. Andrea.	—
	id.	Ricostruzione del muro di controripa e consolidamento della soprastante falda montana fra i chilometri 25,712 e 25,740 fra le stazioni di Castellavazzo ed Ospitale.	—
	Verona-Brennero	Ampliamento 35 case cantoniere.	—
	Milano-Venezia	Impianto parapetti a 31 manufatti.	In corso
Trieste	Udine-Porticina	Costruzione briglia in muratura e ripristino scogliera sul Rio Uccello al km. 428,900.	—
	id.	Costruzione di tre difese del corpo stradale con gabbioni metallici ai km. 416,599; 420,360 e 425,350.	—
	id.	Costruzione difesa del corpo stradale mediante gabbioni metallici sulla sponda destra del Rio Rank fra i km. 419,509 e 419,169.	—
	id.	Costruzione con gabbioni metallici di una difesa del corpo stradale al km. 49,550 fra Resiutta e Chiusaforte.	—
Genova	Genova-Spezia	Impianto di due binari d'incrocio fra Manarola e Riomaggiore.	—
	id.	Lavori per rendere libera la sagoma trazione elettrica.	—

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Natura dei lavori	Osservazioni
Bologna	Bologna-Piacenza	Attuazione in corrispondenza dei passaggi a livello del tratto Modena-Piacenza, dei provvedimenti richiesti per la sistemazione del servizio di vigilanza con guardalinee.	In corso
	Pistoia-Bologna	Consolidamento rilevato ferroviario km. 154,215.	In corso
	Modena-Verona	Impianto latrina nelle case cantoniere semplici ai km. 39,125; 46,082; 62,945.	—
	id.	Impianto latrina nelle case cantoniere semplici ai km. 14,297; 15,787; 18,701.	In corso
	Bologna-Rimini.	Impianto latrina case cantoniere semplici ai km. 37,078; 38,371; 39,936; 42,790; 45,556; 47,668.	—
	id.	Impianto latrina e cisterna casa cantoniera semplice al km. 40,532.	—
	id.	Impianto latrina e forno da pane casa cantoniera doppia al chilometro 42,088.	—
	id.	Impianto latrina case cantoniere doppie ai km. 38,908; 46,261; 82,871.	—
	id.	Ampliamento casa cantoniera doppia al km. 53,961 per ricavarvi un magazzino attrezzi della squadra.	—
	id.	Ampliamento casa cantoniera semplice al km. 96,599.	In corso
Firenze	Chiusi-Firenze	Impianto di parapetti in ferro sulla fronte a valle del ponte sul fiume Sieve al km. 294,131.	—
	Firenze-Faenza	Sistemazione dell'armamento in corrispondenza di 9 travate metalliche fra i km. 42,067 e 97,260.	—
	Lucca-Castelnuovo	Costruzione di briglie a difesa del muraglione del pian di Luci fra i km. 23,481 e 24,032.	In corso
	Pisa-Livorno	Nuovo allacciamento tra il Fascio Calambrone e il Cantiere Iniezione Legnami e lo Scalo Navicelli Livorno.	—
Ancona	Rimini-Ancona	Costruzione di una scogliera frangionde al km. 153,500, fra le stazioni di Pesaro e Fano.	—
	Ancona-S. Benedetto	Rialzamento e sistemazione della livelletta fra i km. 250,434 e 252,392, fra le stazioni di Porto Civitanova e di S. Elpidio a mare.	—
	Fabriano-Urbino	Consolidamento della falda in frana al km. 77,430 fra le stazioni di Fermignano e Urbino.	—
	Sella di Corno-Terni	Rafforzamento sponda destra fiume Velino al km. 208,430.	—

Digitized by Google

Compartimento	Linea	Natura dei lavori	Osservazioni
Ancona	Castellammare Adr.-Foggia	Rimboschimento della falda in frana al km. 382 tra le stazioni di S. Vito Lanciano e Fossacesia.	—
Roma	Roma-Cassino	Costruzione di un fosso a protezione della linea, fra Palestrina e l'imbocco della Galleria dell'Olmata.	—
	Roma-Formia	Costruzione marciapiede in legno fra i km. 10,135 e 10,310.	—
	Roma Tuscolana-Chiusi	Impianto sbarre manovrabili dalla Cabina posto di blocco presso il fabbricato viaggiatori di Monterotondo al passaggio a livello km. 25,372.	—
	Roma Trastevere-Viterbo	Soppressione del passaggio a livello al km. 8,458, mediante deviazione della strada relativa.	—
	Id.	Applicazione di sbarre manovrabili a distanza al passaggio a livello km. 67,770 manovrate dalla Stazione di Barbarano.	—
	Roma Trastevere-Grosseto	Sistemazione della Cava Ansedonia fra le stazioni di Capalbio e Orbetello.	—
	Id.	Sistemazione della frana nella trincea fra i km. 64,950 e 65,178.	—
Napoli	Cassino-Napoli	Deviazione tronco d'ingresso linea Cassino-Napoli fra Bivio Poggioreale e Napoli Centrale.	—
	Cervaro-Napoli	Deviazione a doppio binario della linea fra il km. 192,368 e la stazione di Napoli Centrale.	In corso
	Salerno-Salerno Marittima	Costruzione del binario allacciamento della stazione di Salerno col Porto.	—
Bari	Foggia-Potenza	Spostamento dal km. 2,075 al chilometro 2,359 del passaggio a livello per il R. Tratturo Foggia-Tressanti-Barletta.	—
Reggio C.	Metaponto-Reggio C.	Impianto protezioni meccaniche contro la malaria ai fabbricati viaggiatori ed alle case cantoniere cadenti nel tratto compreso tra i km. 322,614 e 355,750.	—
	S. Eufemia-Catanzaro M.	Sistemazione della falda in frana tra i km. 32,482 e 32,680.	—
Palermo	Valsavoia-Caltagirone	Consolidamento trincea al chilometro 295,175.	—
	Girgenti-Licata	Riparazione viadotto torrente Cecchillo.	—
Cagliari	Chilivani-Porto Torres	Costruzione di un ponticello obliquo al km. 44,969.	—

Digitized by Google

5. — ELENCO DELLE OPERE D'ARTE IN MURATURA E CEMENTO ARMATO IN CORSO D'ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1926.

(*Vedere punto* 26 *a pag.* 49).

Le principali opere d'arte in muratura e cemento armato in corso d'esecuzione al 30 giugno 1926 sono le seguenti:

Torino-Modane: sostituzione con arco in muratura della travata metallica per doppio binario sulla Dora di Savoulx al km. 75,680;

Torino-Modane: costruzione di un viadotto in muratura per doppio binario in sostituzione dell'attuale travata in ferro per semplice binario sul Vallone di Comba Scura al chilometro 58,916 fra le stazioni di Chiomonte e Salbertrand;

Torino-Genova: costruzione nuovo cavalcavia al km. 90.624;

Torino e *Scali*: costruzione del cavalcavia pel Corso Stupinigi;

Idem : costruzione del cavalcavia pel Corso Vinzaglio;

Idem : costruzione del cavalcavia pel Corso Orbassano, Corso Parigi e Via Rivalta;

Stazione di Rogoredo: costruzione di un cavalcavia in sostituzione di un passaggio a livello da sopprimersi;

Parma: allargamento sottovia della strada di Colorno;

Ala-Brennero: costruzione cavalcavia di Rovereto;

Milano-Venezia: costruzione sottovia al km. 143,549;

Udine-Cormons-Monfalcone-Bivio Aurisina: costruzione di un cavalcavia al km. 126,909 in sostituzione del passaggio a livello al km. 126,846 presso la stazione di Udine;

Udine-Porticina: sostituzione con un ponte a tre luci in muratura a quello provvisorio in ferro sul fiume Fella al km. 424,108;

Piedicolle-Opicina-Trieste S. A.: ricostruzione del ponte sull'Isonzo presso Salcano al km. 86,159 di m. 85 di luce;

Postumia Grotte-Trieste C.: sostituzione di quattro travate con piattabande in cemento armato;

Sampierdarena-Ventimiglia: costruzione nuovo ponte sul torrente Sansobbia (2ª fase) presso la stazione di Albissola;

Sampierdarena-Ventimiglia: Sostituzione di un ponte in muratura di 5 arcate di luce m. 12,60 a quello esistente a travata metallica di 3 luci da m. 20,80 le estreme, e la centrale di m. 26,60, al km. 98,917 sul torrente Cervo fra le stazioni di Cervo S. Bartolomeo e Diano Marina;

Firenze-Pisa: costruzione di un ponticello di luce m. 2 al km. 63,334 con impalcature di travi di ferro a doppio T incorporate nel calcestruzzo, in sostituzione dell'attuale ponte a volta della luce in obliquo di m. 15 da demolirsi, al km. 63,345 fra le stazioni di Pontedera e Cascina;

Roma Trast.-Grosseto: costruzione di un sottovia, al km. 125.336 in sostituzione del passaggio a livello al km. 125,236;

Orte-Terni: sistemazione del ponte sul fiume Tevere al km. 83,168;

Digitized by Google

Idem : costruzione di 10 nuovi ponticelli in cemento armato con poutrelles in sostituzione di quelli esistenti;

Roma Trast.-Viterbo : completamento della sistemazione del viadotto sul torrente Mignone al km. 59,662 ;

Roma Termini : lavori di completamento e sistemazione del sottovia in muratura di S. Bibiana;

Ancona-S. Benedetto : sistemazione mediante piattabanda di cemento armato del ponte a travata metallica di luce m. 10 sul fosso Castellaro al km. 240,449 presso la stazione di Portocivitanova ;

Fabriano-Urbino : ricostruzione dei volti dei viadotti ai km. 11,150 e 11,980 fra le stazioni di S. Donato e di Sassoferrato ;

Castellammare-Foggia : sistemazione del ponte a travata metallica della luce di m. 60 sul torrente Sinello al km. 400,184 fra le stazioni di Casalbordino e Vasto con la ultimazione di 3 arcate in muratura della luce di m. 17,85 ciascuna e con pile a fondazione pneumatica;

Castellammare-Foggia : sistemazione ponte della Fortezza al km. 350,664 fra le stazioni di Castellammare Adriatico e Pescara ;

Castellammare-Foggia : prolungamento di m. 86 del ponte in muratura sul fiume Sangro al km. 389,970 fra le stazioni di Fossacesia e Torino di Sangro ;

Cassino-Napoli : costruzione di due cavalcavia ai km. 169,330 e 170,240;

Cervaro-Napoli : sistemazione del ponte sul torrente Misano al km. 85,449 fra le stazioni di Montecalvo ed Apice;

Cervaro-Napoli : sistemazione del sottovia del Macello al km. 194,939 ;

Codola-Nocera Inf.: sistemazione di n. 5 ponticelli a travata metallica mediante piattabanda in cemento armato;

Cancello-Avellino : sistemazione ponticello di m. 3 al km. 61,189;

Foggia-Potenza : costruzione piattabanda in cemento armato in sostituzione del volto in muratura dissestato al km. 109,216;

Bari : costruzione sottovia Quintino Sella e relative rampe di accesso in sostituzione del passaggio a livello omonimo da sopprimersi;

Battipaglia-Reggio : sostituzione della travata metallica a tre luci con viadotto in muratura ad otto luci di m. 13,50 ciascuna sul fiume Mingardo al km. 80,037 fra le stazioni di Centola e Celle Bulgaria;

Battipaglia-Reggio : sostituzione con un viadotto in muratura della travata metallica sul vallone S. Caterina al km. 71,364 ;

Battipaglia-Reggio : costruzione di un ponte in muratura in sostituzione della travata metallica sul fiume Lambro al km. 75,615 ;

Battipaglia-Reggio : sostituzione con viadotto in muratura a 9 luci del ponte in ferro sul fiume Basento al km. 93,292 fra le stazioni di Torre Orsaia e Policastro ;

Battipaglia-Reggio : sostituzione con tre ponti in muratura delle travate metalliche sui torrenti Belvedere, Bagni e Maddalena rispettivamente ai km. 165,566; 187,118; 195,003 ;

Fiumetorto-Messina : costruzione sottovia obliquo fra le stazioni di Messina Scalo e Camaro ;

Bicocca-Siracusa : sistemazione viadotto sul vallone Castelluccio al km. 268,337 fra le stazioni di Agnone e Brucoli ;

Sassari : sostituzione con piattabanda armata di travi in ferro della travata al sottovia km. 46,324 presso la stazione di Sassari.

Digitized by Google

7° ELENCO DEI LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DEI PONTI METALLICI. IN CORSO D'ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1026.

(*vedere punto 27 a pag. 49*).

I lavori per la sistemazione o sostituzione dei ponti metallici sulle diverse linee della rete ancora in corso al 30 giugno 1926 sono i seguenti:

Torino-Modane. — Ultimata la posa in opera della nuova travata sulla Dora di Cesana ed in corso la costruzione delle nuove travate sulla Dora di Serre de la Voûte e sulla Dora di Pont Ventoux.

Colico-Chiavenna. — Sistemazione della linea per quanto riguarda i ponti metallici mediante la costruzione di nuove travate in sostituzione delle esistenti dei ponti sui torrenti Rotti, Codèra, Schiesone, Meretta.

Colico-Sondrio. — Sostituzione delle travate in ferro sul torrente Mallero.

Codogno-Cremona. — Sostituzione con 3 travate indipendenti dalla travata esistente sul ponte sull'Adda presso Pizzighettone.

Milano-Verona. — Sostituzione delle travate su 5 ponticelli.

Ala-Brennero. — Sostituzione della travata metallica sul torrente Fersina.

Bolzano-Malles. — Sostituzione della travata sul torrente Moserlhan.

Mestre-Udine. — Ponte sul Tagliamento. Per eliminare la struttura provvisoria in legno in condizioni insoddisfacenti è stata ultimata la costruzione di 12 travate ed è in corso la lavorazione di altre 36.

Mestre-Portogruaro. — Costruzione di un ponte metallico a 4 luci sul Piave fra Fossalta di Piave e S. Donà per posarvi il doppio binario.

Mestre-Portogruaro. — Costruzione di una nuova travata metallica a 2 luci sul fiume Livenza presso S. Stino di Livenza per posarvi il doppio binario.

Monfalcone-Cervignano. — Ricostruzione delle 2 travate del ponte sull'Isonzo presso Pieris demolite durante la guerra.

Postumia Grotte-Trieste C. — Rafforzamento di 2 travate.

Divaccia S. C.-Pola. — Rafforzamento di 4 travate.

Sampierdarena-Confine francese. — Costruzione di nuove travate pei ponti sui torrenti Sansobbia e Spotorno.

Verona-Bologna. — Costruzione di 9 travate per i 9 ponti sul fiume Panaro, sui torrenti Lavino, Ghironda, Samoggia e sui canali Cento, Gallego, Valbona, Signora, Corbido.

Ferrara-Rimini. — Sostituzione con una nuova travata indipendente dalla travata continua a 3 luci di m. 42,73 le laterali e m. 54,08 la centrale e la sistemazione con nuove travate di altri 6 ponti della stessa linea sui fiumi Reno, Fiumi Uniti, Bevano, Savio, Santerno, Senio, Lamone ed altri 9 più piccoli.

Castellammare Adriatico-Foggia. — Sostituzione di una travata sul Pescara fra Castellammare Adriatico e Pescara, nonchè quella sul fiume Fortore presso la stazione di Ripalta e sul fosso della Fortezza presso la stazione di Pescara.

Pescara-Sulmona. — Sistemazione dei ponti a travata metallica sugli attraversamenti del fiume Pescara rispettivamente ai km. 30,231; 48,619; 51,002; 52,795.

Digitized by Google

Orte-Terni. — Ricostruzione del ponte sul Tevere presso Orte.

Avezzano-Sulmona. — Sostituzione delle travate sul Foce e rafforzamento di altre 5 travate minori.

Foggia-Napoli. — In corso di lavorazione la costruzione di nuove travate per 2 attraversamenti sul Miscano e la sistemazione del ponte obliquo a 5 luci sul Sele mediante la sostituzione dell'attuale travata continua con 5 travate indipendenti.

Codola-Nocera. — Costruzione di una nuova travata sul torrente Corvi.

Napoli-Potenza. — Sistemazione del ponte obliquo a 5 luci sul fiume Sele al km. 92,499, mediante la sostituzione dell'attuale travata continua con 5 travate indipendenti.

Bari-Taranto. — Sostituzione della travata sul torrente Gennarino.

Taranto-Metaponto. — Costruzione di una nuova travata obliqua in 4 luci al km. 39,431 sul fiume Bradano e di altre 2 travate sui torrenti Minacciola e Taro.

Battipaglia-Reggio C.. — Costruzione di nuove travate nei 17 ponti sul Sele, Colofrone, Canale della Bonifica, S. Domenico Lao, Valle Cupo, S. Antonio, S. Gineto, Gariglio, Vardano, S. Maria, Colongi, Quintieri Savuto I e II, Bagni e Angitola.

Metaponto-Reggio C. — Costruzione di un ponte a travata metallica di luce m. 30 sul torrente Rondese al km. 83,520, in sostituzione della travata asportata dalla piena del 4 febbraio 1920 e costruzione di una travata metallica sul fiume Amendolea.

Cagliari-Golfo Aranci. — Sostituzione di una travata.

Chilivani-Porto Torres. — Sostituzione di 2 travate e sistemazione provvisoria di alcuni ponti della Sardegna.

Digitized by Google

8°. — ELENCO NUOVI IMPIANTI E LAVORI NELLE STAZIONI ESEGUITI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1926.

(*vedere punto* 28 *a pag.* 50)

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Torino	Torino P. N.	Prolungamento di marciapiedi e modificazioni all'armamento.	—
	id.	Collegamento capannoni Treno Reale.	—
	id.	Collegamento piano caricatore della grande velocità.	—
	id.	Nuovi locali ad uso ufficio postale.	In corso.
	Torino P. S.	Riparazione e verniciatura della tettoia viaggiatori.	id.
	Torino Dora	Impianto casellario per la consegna lettere d'avviso.	id.
	Torino Vanchiglia	Impianto nuovo scalo merci e linea di accesso.	id.
	Torino smist.	Ampliamento fascio binari ed impianto nuovo fascio binari.	—
	Trofarello	Servizio merci.	In corso.
	Brandizzo	Applicazione di una serranda avvolgibile.	—
	Chivasso	Impianto piano caricatore mobile di trasbordo.	In corso
	Livorno Ferr.	Sistemazione del binario di carico e scarico.	—
	Vercelli	Impianto nuova stazione merci.	In corso.
	Novara smist.	Formazione piazzale per deposito combustibili.	id.
	id.	Prolungamento copertura piano caricamento di trasbordo.	id.
	Cressa Fontaneto	Allacciamento binario del magazzino con quello di corsa.	—
	Ivrea	Ampliamento.	In corso.
	S. Vincent	Ampliamento e modificazioni al fabbricato viaggiatori.	—
	Châtillon	Impianto di un binario di carico e scarico.	—
	Montanaro	Prolungamento binario del piano caricatore.	—
	Ivrea	Sistemazione ufficio gestione e magazzino merci grande velocità.	—
	Nus	Impianto gru da pesi.	In corso.
	Lingotto	Lavori per l'istituzione di una fermata.	—
	Nichelino	Impianto scalo agricolo.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Torino	Fermata di Cervignasco	Impianto servizio merci.	—
	Cengio	Ampliamento fabbricato viaggiatori.	—
	Savona M.	Impianti ferroviari sulla Calata Boselli.	—
	Montalto Dora	Ampliamento.	In corso.
	Verrès	Ampliamento scalo merci.	id.
	Morano Po	Ampliamento.	—
	Crescentino	Soppressione del carico di testa del piano caricamento e prolungamento binario tronco.	—
	Buronzo	Sistemazione binario di scalo.	—
	id.	Soppressione del carico di testa del piano caricamento e prolungamento binario tronco.	—
	Salbertrand	Adattamento uso alloggio di parte dell'ex fabbricato magazzino carbone.	In corso.
	Bussoleno	Distributorio viveri nei fabbricati del deposito trazione elettrica.	—
	Cressa Fontaneto	Impianto di un binario di carico e scarico diretto.	In corso.
	Alessandria	Costruzione sottopassaggio per servizio viaggiatori in arrivo.	—
	id.	Costruzione cavalcavia del Dongione.	—
	id.	Muro di cinta.	—
	Asti	Miglioramento di alcuni servizi di ricevimento treni e trasbordo dei carri misti a piccola velocità.	—
	id.	Soppressione Bivio Casale.	—
	id.	Costruzione pensilina in ferro.	—
	id.	Costruzione sottopassaggio per servizio viaggiatori.	—
	Acqui	Ampliamento e sistemazione fabbricato viaggiatori.	—
	Pessione	Ampliamento scalo merci.	—
	Mortara	Sistemazione servizio merci e binari.	—
	id.	Pensilina metallica	—
	Casale Monferr.	Sistemazione servizio merci piccola velocità	—
	id.	Pensiline metalliche e sottopassaggio.	—
	Lomello	Ampliamento scalo merci piccola velocità.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Torino	Corsico	Mantenimento in opera degli impianti eseguiti durante la guerra ed esecuzione di altri pochi lavori.	—
Milano	Milano Centrale attuale	Ampliamento piazzale Nord della stazione.	—
	id.	Rialzamento del fabbricato delle R. R. Poste.	—
	Milano Farini	Consolidamento piazzali ed impianto binari per carico e scarico diretto.	—
	Busto Arsizio	Impianto di completamento della nuova stazione.	—
	Legnano	Impianto pensiline metalliche.	—
	Gallarate	Impianto di binari raccordati a stella per la giratura delle locomotive.	—
	id.	Impianto di nuovi piazzali di carico e scarico diretto.	—
	Stresa	Sistemazione latrine.	—
	Pallanza	Sistemazione latrine.	—
	Baveno	Sistemazione latrine.	—
	Voghera	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori.	—
	Milano Centrale	Locali da adibirsi ad uso magazzino e smistamento biglietti.	In corso
	Gallarate	Impianto fascio binari per ricevimento treni merci.	id.
	Greco Milanese	Ampliamento dello scalo merci a piccola velocità.	id.
	Voghera	Costruzione di sottopassaggi a servizio del marciapiedi centrale e copertura del marciapiedi stesso con pensiline metalliche.	id.
	Spinetta	Ampliamento della stazione.	—
	Palazzo ex Litta a Milano.	Miglioramento delle condizioni di sicurezza dei locali della cassa compartimentale.	—
	Monza	Sistemazione latrine; sistemazione locali d'ufficio, sale di aspetto, buffet ristorante, ecc.	—
	Como S. G.	Ricostruzione padiglione, latrine e sistemazione locali d'ufficio, uscita, atrio, ecc., nel fabbricato viaggiatori.	—
	Bergamo	Sistemazione locali fabbricato viaggiatori ed ampliamento servizio merci piccola velocità.	-
	Carimate	Impianto binari di carico e scarico diretti.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	Osservazioni
Milano	Osnago	Costruzione nuovo fabbricato viaggiatori per la fermata.	—
	Cantù	Impianto 3° binario d'incrocio e binario di carico e scarico diretto.	—
	Sondrio	Ricostruzione padiglione latrine isolate.	—
	id.	Ampliamento magazzino merci. Impianto gru da pesi.	—
	Morbegno	Ricostruzione padiglione latrine isolate.	—
	Id	Impianto scalo merci sussidiario.	In corso.
	Chiavenna	Ripristino binario tronco di accosto al piano caricatore del bestiame.	—
	Lecco	Costruzione 2ª platea di lavaggio.	—
	Palazzolo S. O.	Costruzione nuovo padiglione latrine isolate. Prolungamento per ml. 300 del binario tronco verso Rovato.	—
	Paratico-Sarnico	Aumento potenzialità impianto scalo lacuale.	—
	Capriolo	Stadera a ponte da 30 tonnellate.	—
	Melzo	Nuovo binario di carico e scarico diretto.	—
	Rovato-Calcio	Allargamento portoni dei magazzini merci.	—
	Treviglio C.	Prolungamento muro di cinta verso Milano.	—
	Codogno-Lodi	Ricostruzione padiglioni latrine isolate.	—
	Belgioioso - Corteolona	Sistemazione magazzini merci piccola velocità.	—
	Ospitaletto Lodigiano	Sostituzione stadera a ponte.	—
	Pizzighettone	Nuovo fabbricato viaggiatori.	In corso.
	Bozzolo	Pensilina metallica sul 1° marciapiede interno.	—
	Castellucchio	Ampliamento fabbricato viaggiatori.	—
	Ospitaletto Mantovano	Impianto nuova fermata.	—
Venezia	Venezia S. L.	Sistemazione ridotta della centrale termica pel riscaldamento degli uffici compartimentali e preventivo treni.	—
	id.	Sistemazione generale, 1° gruppo, 2ª fase, 1ª parte.	—
	Mestre	Impianto di un binario tronco lungo il piano caricatore coperto e scoperto dello scalo a piccola velocità.	In corso.

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	Osservazioni
Venezia	Mestre	Sistemazione dei marciapiedi e binari per migliorare il servizio viaggiatori.	—
	Sacile e Pordenone	Impianto tronchetti di sicurezza.	—
	Belluno	Trasporto in località Vigneta dei servizi della stazione escluso quello della trazione.	In corso.
	Trento	Sistemazione degli impianti provvisori eseguiti durante la guerra.	id.
	Bolzano	Sostituzione dell'impalcatura di legno del magazzino merci piccola velocità con altra in cemento armato.	id.
	id.	Ricostruzione magazzino viveri.	id.
	Fortezza	Nuovi impianti per i servizi doganali e postali.	id.
	Brennero	Impianto di una rimessa per sei locomotive.	—
	id.	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori.	In corso.
	S. Candido	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori	id.
	Brescia	Sistemazione binari e scambi per servizio merci.	—
	id.	Sistemazione pianterreno fabbricato viaggiatori.	—
	id.	Impianto riscaldamento centrale negli uffici del fabbricato viaggiatori ed adiacenti.	—
	id.	Impianto scalo sussidiario a piccola velocità.	—
	id.	Sistemazione massicciata strade e piazzali scalo piccola velocità.	—
	id.	Impianto pensilina metallica piazzale esterno fabbricato viaggiatori.	In corso.
	Desenzano	Impianto riscaldamento centrale.	id.
	id.	Impianto stadera a ponte da 40 tonnellate.	id.
	Verona P. N.	Impianto di una traversata presso il magazzino merci grande velocità e di una comunicazione fra i binari di corsa delle linee di Modena e Bologna.	—
	id.	Impianto stella per giratura locomotive.	—
	id.	Impianto scalo merci piccola velocità.	In corso.
	id.	Costruzione sottovia al km. 143,549.	id.
	id.	Impianti 2° gruppo, 1ª fase.	id.
	id.	Impianto raccordo merci per Milano.	id.

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Venezia	Verona P. V.	Demolizione tettoia ed impianto pensilina.	In corso
	Vicenza	Aumento dei mezzi di carico e scarico nei piazzali e scalo merci piccola velocità.	id.
	Dolcè	Costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori.	—
Trieste	Prestrane Mattegna	Ampliamento.	—
	S. Pietro del Carso	Ricostruzione del rivestimento del bacino di raccolta.	—
	Trieste C.	Impianto di una piattaforma girevole e sistemazione impianti per la trazione.	—
	id.	Sistemazione del servizio viaggiatori e merci.	—
	Fiume	Spostamento del fascio di rifornimento magazzini per l'impianto di nuovi collegamenti di detto fascio con gli impianti della Riva Rizzo e per l'impianto di un nuovo scalo legnami.	—
	Piedicolle	Impianto di una piattaforma girevole da m. 16,50.	—
	id.	Impianto di un 5° binario.	—
	id.	Prolungamento di ml. 105 del piano caricatore.	—
	Auzza	Prolungamento di ml. 80 del piano caricatore.	—
	Gracova Serravalle	Prolungamento di ml. 50 del piano caricatore.	—
	Piedimelze	Prolungamento di ml. 30 del piano caricatore esistente.	—
	Tarvisio C.le	Allacciamento verso Porticina al binario di corsa di due binari tronchi.	—
	Udine	Impianto di due binari tronchi allo scalo merci piccola velocità.	—
	Monfalcone	Modificazione accesso alla piattaforma girevole e ricostruzione di una casa cantoniera.	—
	id.	Impianto di un 8° binario passante.	—
	S. Giorgio di Nogaro	Demolizione parziale e ripristino completo della restante parte del magazzino merci.	—
	Aidussina	Impianto di un binario di carico e scarico diretto.	—
	id.	Collegamento fra loro ed al binario di corsa del binario del piano caricatore e di quello ad esso adiacente.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Genova	Arquata Scrivia	Sistemazione del bivio lato Ronco.	—
	Porto di Genova	Impianto binari sulla calata Est del nuovo bacino Vittorio Emanuele III.	—
	id.	Impianto binari per il nuovo magazzino frigorifero alla calata Gadda.	—
	Imperia-Oneglia	Ampliamento magazzino merci piccola velocità n. 3.	—
	Bordighera	Impianto di un binario con relativo piazzale per lo scarico delle spazzature.	—
	Ventimiglia	Impianto di tre binari per deposito e pulizia vetture.	—
	Genova P. Brignole	Impianto di un fascio di binari per deposito e pulizia vetture.	In corso.
Bologna	Piacenza	Chiusura verso il piazzale esterno della stazione.	—
	id.	Impianti di apparati centrali elettrici.	In corso.
	id.	Sistemazione provvisoria impianti trazione.	id.
	Borgo S. Donnino	Nuovo fabbricato viaggiatori.	id.
	Parma	Allargamento del sottovia della strada di Colorno.	id.
	Modena	Sistemazione del servizio viaggiatori.	id.
	Bologna	Sistemazione del servizio viaggiatori.	—
	id.	Costruzione nuovo cavalcavia di Galliera.	—
	id.	Completamento, ampliamento e sistemazione fabbricato viaggiatori.	—
	id.	Costruzione nuova stazione doganale.	—
	id.	Costruzione nuovo deposito trazione elettrica e trazione a vapore al Bivio Ferrara.	In corso
	Poggio Rusco	Impianto del 5° e del 6° binario nel piazzale interno della stazione.	Id.
	Pellegrina	Fronti di binario per carico e scarico diretto.	—
	id.	Binari per deposito veicoli.	—
	Imola	Costruzione pensilina.	—
	id.	Ampliamento del piano caricatore coperto e prolungamento del piano caricatore scoperto.	In corso

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Bologna	Imola	Prolungamento della fronte del magazzino.	—
	id.	Prolungamento della fronte del piano caricatore scoperto.	—
	Faenza	Sistemazione dei marciapiedi e costruzione della pensilina in dipendenza dell'innesto della linea Faenza-Russi.	In corso.
	Forlì	Costruzione della nuova stazione e relativo scalo merci piccola velocità.	id.
	Cesena	Nuovo fabbricato viaggiatori.	id.
	Bagni Porretta	Sistemazione generale della stazione.	—
	id.	Impianto binari di manovra.	—
	Selva del Bocchetto	Impianto binari per deposito veicoli.	—
	Ravenna	Impianto del nuovo scalo merci a piccola velocità.	—
	Alfonsine	Sistemazione delle comunicazioni fra i binari di corsa e quelli merci.	—
	Ferrara	Impianto di due pensiline metalliche sul marciapiede principale e su quello intermedio.	—
Firenze	Chiusi-Bagni di Chianciano	Ampliamento.	—
	Terontola	Ampliamento.	—
	id.	Trasformazione delle latrine in altre con impianti sanitari moderni e con fossa a depurazione biologica.	In corso.
	id.	Riordino dei locali a terreno del fabbricato viaggiatori e prolungamento del fabbricato per servizi accessori.	id.
	Arezzo	Ampliamento	id.
	id.	Spostamento dell'ingresso allo scalo merci.	id.
	id.	Impianto di un nuovo binario tronco e prolungamento del binario di carico e scarico diretto.	id.
	Montevarchi	Ampliamento dei magazzini merci e prolungamento del piano caricatore scoperto.	id.
	Incisa	Impianto di un binario tronco attiguo a quello delle precedenze pari.	—
	Pontassieve	Prolungamento dell'asta di manovra lato Firenze.	—
	Borgo S. Lorenzo	Impianto di una gru da pesi.	In corso.

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	Osservazioni
Firenze	Sesto Fiorentino	Impianto di un binario di carico e scarico diretto.	—
	Prato	Ampliamento dello scalo merci.	—
	Pontedera	Ampliamento.	In corso.
	Asciano	Sostituzione gru da 5 tonnellate con altra tipo F. S. da 10 tonnellate.	id.
	Poggibonsi	Impianto di un binario di carico e scarico diretto.	—
	Certaldo	Miglioramento degli impianti di carico e scarico diretto.	—
	Contea Londa	Costruzione di un magazzino merci e di un piano caricatore scoperto.	—
	Livorno S. M.	Sistemazione del servizio merci piccola velocità.	—
	Altopascio	Costruzione di una tettoia in legname, prolungamento del magazzino merci ed ampliamento e sistemazione del piano caricatore.	—
	id.	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori.	—
	Borgo a Buggiano	Ampliamento della stazione.	In corso.
	Capannori Tassignano	Trasformazione in stazione della fermata.	id.
	Viareggio	Ampliamento della stazione.	—
	Carrara-Avenza	Ampliamento del ponte sul Carrione.	—
	Sarzana	Impianto di un fascio di binari.	—
	Pisa Centrale	Sistemazione servizio merci piccola velocità e soppressione scalo merci a Porta Fiorentina.	—
	Pisa Porta Nuova	Impianto binario per Treno Reale.	—
	id.	Allacciamento fascio binari del Campaldo.	—
	Grosseto	Impianto quattro binari passanti e costruzione nuovo magazzino merci.	—
	Gavorrano	Ampliamento e sistemazione generale.	—
	Vignale	Costruzione di un nuovo magazzino merci e prolungamento del piano caricatore.	—
Ancona	Riccione	Costruzione di un nuovo fabbricato cessi, impianto di una pensilina metallica e miglioramento nei locali di servizio.	In corso.
	Fano.	Costruzione di una pensilina metallica.	—
	Loreto	Ampliamento parziale del fabbricato viaggiatori.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Ancona	Fabriano	Costruzione di un fabbricato ad uso magazzino merci.	—
	id.	Ampliamento e sistemazione dei locali ad uso buffet.	—
	Urbisaglia	Impianto di due binari tronchi.	—
	Ancona	Aumento della capacità dei binari per ricevimento treni merci.	In corso.
	Terni	Impianto fascio binari per carico e scarico diretto	—
	Baiano	Impianto di un posto di movimento.	—
	Foligno	Costruzione di un fabbricato alloggi.	—
	Assisi	Ampliamento fabbricato viaggiatori.	—
	Ascoli Piceno	Impianto di una pensilina metallica.	—
	Castellammare A.	Impianto fascio binari.	—
	S. Severo	Ampliamento scalo merci.	—
	Popoli	Binario per il servizio merci.	—
	Pratola Peligna	Ampliamento e sistemazione del servizio merci.	—
	Manoppello	Ampliamento e sistemazione.	—
Roma	Roma Termini	Sistemazione locali del fabbricato viaggiatori.	—
	id.	Impianto asta di manovra.	—
	Roma Trastevere	Sistemazione magazzino sotterraneo.	—
	id.	Costruzione di un nuovo locale per deposito biglietti e trasformazione del locale attuale per deposito tabelle indicatrici.	—
	Roma e Scali	Impianto binario delle precedenze al Bivio Mandrione.	—
	Morolo	Impianto binario di raccordo con la cava.	—
	Marino	Ampliamento scalo merci.	—
	Piperno	Ampliamento scalo merci.	—
	Torricole	Ampliamento stazione.	—
	Civitavecchia	Riparazione della tettoia.	—
	id.	Impianto nuovi binari al porto.	—
	id.	Impianto di un binario di carico nella banchina del Forte Michelangelo.	—
	id.	Riparazione generale dei tetti dei fabbricati.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	Osservazioni
Roma	Civitavecchia	Ripulitura generale del fabbricato viaggiatori, magazzino merci a grande e piccola velocità, sistemazione latrine e ricostruzione di marciapiedi.	—
	Montalto di Castro	Sistemazione del fabbricato viaggiatori.	—
	Orte	Sistemazione del piazzale esterno	—
	Orvieto	Impianto di un binario di precedenze della 5ª linea.	—
Napoli	Napoli Centrale	Impianto fascio di binari per deposito vetture.	—
	id.	Rialzamento dello Scalo Basso a piccola velocità e costruzione di un nuovo magazzino merci.	In corso.
	id.	Impianto di un fascio binario in località Pasconcello e raddoppio del binario fra Piazza Garibaldi ed il Pasconcello.	id.
	Napoli Sperone	Impianto di un nuovo magazzino approvvigionamenti in località Porchiano.	id.
	Sparanise	Ampliamento scalo merci.	—
	Cancello	Ampliamento e sistemazione generale.	In corso.
	id.	Lavori occorrenti per il proseguimento fino a Napoli dei treni della Cancello-Benevento.	—
	Caserta	Ampliamento e sistemazione generale.	In corso.
	Bovino	Prolungamento binario d'incrocio.	id.
	Pianerottolo	Prolungamento binario d'incrocio.	id.
	Benevento	Sistemazione servizio merci.	id.
	id.	Impianto pensilina metallica sul fronte interno del fabbricato viaggiatori.	id.
	Vitulano	Prolungamento binario d'incrocio.	id.
	S. Lorenzo	Prolungamento binario d'incrocio.	id.
	Solopaca	Prolungamento binario d'incrocio.	id.
	Frasso-Dugenta	Prolungamento binario d'incrocio.	id.
	Valle di Maddaloni	Trasformazione in stazione della fermata.	—
	Frattamaggiore	Ampliamento e sistemazione generale.	In corso.
	S. Giovanni a Teduccio	Ripristino della comunicazione dei binari di corsa con lo scalo merci.	—
	Portici	Impianto binario di precedenza.	—
	Marigliano	Ampliamento scalo merci.	—
	Scafati	Ampliamento degli impianti di carico diretto.	In corso.

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Napoli	Angri	Ampliamento degli impianti di carico diretto.	
	Pagani	Ampliamento degli impianti di carico diretto.	In corso.
	Salerno	Impianto di un nuovo binario.	—
	Ponte Cagnano	Impianto del 3° e 4° binario e di un binario di carico diretto.	—
	Battipaglia	Costruzione di un'asta di manovra lato Reggio.	In corso.
	id.	Prolungamento ed allacciamento binari tronchi.	id.
	Romagnano	Prolungamento del 3° binario tronco.	—
	Castel S. Giorgio	Impianto di una gru da pesi.	—
Bari	Benevento P. B.	Impianto di un binario di carico diretto.	In corso.
	Barletta	Ampliamento fabbricato viaggiatori e sistemazione del servizio merci.	id.
	Bisceglie	Ampliamento e sistemazione generale.	id.
	Molfetta	Ampliamento e sistemazione generale ed impianto pensilina.	—
	Bari	4ª fase del 1° gruppo dei lavori di ampliamento e sistemazione generale.	In corso.
	Monopoli	Prolungamento asta di manovra ed impianto di un secondo binario di carico e scarico diretto.	—
	id.	Ampliamento e sistemazione generale scalo merci.	In corso.
	Lecce	Ampliamento magazzino merci e prolungamento verso Sud del marciapiede interno fronteggiante la 1ª linea.	id.
	Galatina	Ampliamento fabbricato viaggiatori.	—
	Taranto	Sistemazione scali merci a grande e piccola velocità.	—
	Trivigno	Sistemazione piazzale esterno.	—
	Cerignola-Campagna	Pavimentazione in asfalto del marciapiedi lungo il fabbricato viaggiatori.	—
	Potenza Infer.	Impianto di riscaldamento a termosifone nei dormitori del personale.	—
Reggio Cal.	Curinga	Impianto binario d'incrocio.	—
	Monteleone Ponte Santa Venere	Impianto binario di allacciamento della stazione col Porto.	—
	Guardavalle	Ampliamento.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Reggio Cal.	Catanzaro Marina	Costruzione fabbricato per servizi accessori.	—
	S. Nicola Varco	Impianto di un binario d'incrocio e sistemazione dello scalo merci.	In corso.
	Rocca Imperiale	Ampliamento della stazione e prolungamento dell'attuale binario d'incrocio.	id.
	S. Giacomo Calopezzati	Prolungamento binario d'incrocio.	id.
	Corigliano	Prolungamento binario d'incrocio.	id.
	Cosenza	Sistemazione degli uffici delle RR. PP. e del Dazio.	id.
Palermo	Cerda	Riordino locali a piano terreno e alloggi e rifacimento prospetto.	—
	Marsala	Ampliamento scalo merci ed impianto nuovi binari di carico e scarico.	—
	Catania C.	Sistemazione servizio viaggiatori.	—
	Siracusa C.	Impianto di due binari di carico e scarico diretto.	—
	S. Martino Piana	Spostamento e trasformazione in stazione della fermata.	—
	Sferro	Prolungamento binario d'incrocio.	—
	Castrogiovanni	Costruzione di un fabbricato alloggi per 6 famiglie.	In corso.
	Caltanissetta	Ampliamento e sistemazione generale.	id.
	Aragona Caldare	Costruzione di un drenaggio e relazione cunicolo per il prosciugamento delle cantine del dormitorio macchinisti.	id.
	Licata	Impianto di un binario.	—
	Dirillo	Formazione piazzale per carico diretto con relativo binario e costruzione del piano caricatore.	—
	Ragusa	Ampliamento (1° gruppo lavori).	—
	Vittoria	Ampliamento fabbric. viaggiatori.	—
	Girgenti	Costruzione di un locale per uso caffè e sistemazione marciapiedi.	In corso.
Cagliari	Cagliari	Ampliamento e sistemazione fabbricato viaggiatori.	—
	id.	Costruzione di un fabbricato ad uso alloggi del personale di trazione.	—
	id.	Costruzione fabbricato servizi accessori di stazione con sovrastanti alloggi.	In corso.
	id.	Esecuzione di un primo gruppo lavori per l'ampliamento della stazione.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Cagliari	Elmas	Impianto di un terzo binario.	In corso.
	Chilivani	Costruzione di un fabbricato ad uso alloggi del personale,	id.
	id.	Esecuzione di lavori per miglioramento igienico dei vecchi fabbricati alloggi.	—
	id.	Ampliamento piazzale e impianto di un fascio binari.	—
	Monti	Formazione di un nuovo piazzale di carico diretto.	In corso.
	Terranova Pausania	Costruzione di un fabbricato isolato ad un solo piano da adibirsi ad uso alloggio del personale.	id.
	Scala di Giocca	Lavori di restauro del fabbricato viaggiatori.	—
	Sassari	Sistemazione di un piazzale provvisorio per deposito di carbone tedesco ed impianto binario di servizio ai carbonili.	—
	id.	Sistemazione ad uso alloggi di alcuni locali dell'ex cantiere lavori.	—
	Porto-Torres	Ampliamento della stazione.	In corso.
	Chilivani	Fabbricato ad uso dormitorio del personale di macchina.	id.

Digitized by Google

9. — ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI E LAVORI NEI DEPOSITI ED OFFICINE ESEGUITI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1926.

(*vedere punto* 29 *a pag.* 52).

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	Osservazioni
	Depositi :		
Torino	Torino	Impiantato l'elevatore per carbone sistema Schilhan.	—
	Torino P. M.	Sistemazione magazzino approvvigionamenti ex economato.	—
	Torino smist.	Ampliamento e sistemazione impianti del magazzino approvvigionamenti.	—
	Torino Dora	Impianto baracca per ricovero materiale d'armamento.	—
	Bussoleno	Sistemazione deposito locomotori.	—
	Novara smist.	Formazione piazzale per deposito combustibili.	—
	Alessandria	Lavori di completamento del deposito trazione elettrica.	—
	Asti	Eseguite le fondazioni per la posa in opera di una muta di cavallette.	—
	Mortara	Completamento degli impianti del nuovo deposito locomotive.	—
	Bra	Costruite nuove fosse a fuoco e impiantata una capria.	—
	Officine :		
	Torino	Sistemazione uffici del riparto collaudi, riparazione ad elementi della copertura, sistemazione della fognatura, rifacimento di alcuni tratti di pavimento in legno e restauro di alcune fosse.	—
	Id.	Trasformato un forno a riverbero a carbone per renderlo adatto alla alimentazione con olio pesante.	—
	Depositi :		
Milano	Milano C.	Sistemate le fosse per visita assi e le condutture della centrale termica.	—
	Brescia	Costruzione capannone nella rimessa locomotive ed impianto di una fossa per cambi assi. Impiantato l'elevatore di carbone sistema Schilhan.	—
	Gallarate	Nel deposito officina trazione elettrica si è provveduto alla copertura del cortile interno dell'officina per ricavarne un riparto per aggiustatori e riparazione equipaggiamenti elettrici. Provveduto all'impianto del dispositivo a stella per il giro delle locomotive.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	Osservazioni
	Officine:		
Milano	Lecco	Nuovo locale per lavabi e spogliatoi nella officina trazione elettrica.	—
	Lambrate smist.	Costruzione di una nuova squadra di rialzo.	—
	Depositi:		
Venezia	Brennero	Costruzione rimessa locomotive.	—
	Verona P. V.	Sistemazione del deposito locomotive e sistemazione della sala torneria del riparto fucinatori.	In corso
	Verona P. N.	Impiantato il dispositivo a stella per il giro delle locomotive.	—
	Venezia M.	Impianto per la lavorazione ad aria compressa.	In corso
	Officine:		
	Verona P. V.	Costruzione del grande capannone montaggio locomotive. Costruito un nuovo locale per le smerigliatrici e per i lavabi e armadi degli operai.	id.
	Vicenza	Sistemati alcuni riparti e migliorato il servizio per estinzione incendi.	—
	Depositi:		
Trieste	Trieste C.	Costruzione fabbricato deposito combustibili.	—
Genova	Ronco	Sistemazione rimessa ed elettrificazione binari dell'ex deposito locomotive.	—
	Officine:		
	Rivarolo	Separazione officina trazione elettrica dal deposito locomotori.	In corso
	Depositi:		
Bologna	Bologna	Costruzione di un nuovo deposito per trazione elettrica e per trazione a vapore al Bivio Ferrara.	—
	Faenza	Ampliamento e sistemazione del dormitorio del personale di macchina.	—
	Officine:		
	Bologna	Completato il nuovo riparto fucinatori e l'impianto per la lavorazione delle molle. Montata una gru nel riparto torneria ruote.	—
	Rimini	Ultimato l'impianto della centralina elettrica.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	Osservazioni
	Depositi:		
Firenze	Firenze Romito	Impianto del nuovo deposito locomotive in dipendenza della sistemazione dei servizi ferroviari a Firenze.	In corso.
	Borgo S. Lorenzo	Impianto di una piattaforma da m. 18 in sostituzione di altra da m. 8,50.	—
	Pistoia	Ampliamento del deposito locomotive in dipendenza della elettrificazione.	—
	Viareggio	È in costruzione una nuova rimessa locomotive e una piattaforma da m. 18.	—
	Chiusi B. C.	Aumento degli impianti di trazione	In corso.
	Spezia Migliarina	Impianto nuovo deposito locomotori.	—
	Officine:		
	Firenze	Costruito il locale per la saldatura elettrica e ossiacetilenica e per il refettorio degli operai.	—
		Iniziata la costruzione di incastellature per il locale della riparazione accelerata delle caldaie.	—
	Siena	Ultimato l'impianto di una gru da 20 tonnellate nel riparto calderai.	—
	Depositi:		
Roma	Orte	Impianto di stadera a ponte nel deposito combustibili.	—
	Sulmona	Impianto di un binario nel deposito combustibili e di uno nel deposito locomotive.	—
	Civitavecchia	Impianto fossa a fuoco.	—
	Roma Termini	Costruzione nuovo capannone per ricovero saloni.	In corso.
	Roma Trastevere	Ricostruzione magazzino approvvigionamenti e sistemazione magazzino sotterraneo per il magazzino stesso.	—
	Roma S. Lorenzo	Sistemazione deposito locomotive in dipendenza degli impianti elettrificazione.	In corso.
	Cassino	Sistemazione impianti nel deposito locomotive.	—
	id.	Dormitorio per il personale di macchina e di scorta.	—
Napoli	Napoli C.	Impianto di un nuovo grande magazzino approvvigionamenti.	—

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
Napoli	Benevento	Impianto di un nuovo deposito per locomotive e locomotori elettrici.	—
	Salerno	Impianto piattaforma girevole da m. 21.	—
	Id.	Sistemazione deposito combustibili.	—
	Conza Andretta	Impianto di una piattaforma girevole da m. 9,50.	—
	Officine :		
	Pietrarsa	Spostata una piattaforma da metri 5,50 e posato un secondo binario per accesso delle locomotive.	—
	Depositi :		
Bari	Bari	Messo in opera il motore Pilling alla piattaforma del deposito.	—
	Taranto	Sistemazione del deposito combustibili.	—
	Brindisi	Impianto di aria compressa.	—
	Otranto	Ampliata la rimessa locomotive.	—
	Officine :		
	Taranto	Sistemazione di vari reparti nelle officine, e impianto del macchinario per la nuova torneria.	—
	Foggia	Impiantata una gru elettrica per il servizio del parco ruote e per quello della lavorazione delle molle.	—
	Depositi :		
Reggio Calabria	Reggio Calabria	Impianto per la lavorazione dei tubi bollitori.	—
	Catanzaro M.	Primo gruppo di lavori per la costruzione di un nuovo deposito locomotive.	In corso.
	Paola	Sistemati i binari del deposito.	—
	Officine :		
	Villa S. Giovanni	Impianto squadra di rialzo.	—
	Paola	Sistemazione provvisoria squadra di rialzo.	—
	Depositi :		
Palermo	Castelvetrano	Sistemazione e riordino dormitorio personale di macchina R. S.	

Digitized by Google

Compartimento	Località	Natura dei nuovi lavori eseguiti	*Osservazioni*
	Depositi:		
Palermo	Palermo Centr.	Completamento del nuovo deposito locomotive.	In corso.
	Licata	Ampliamento nuovo deposito locomotive.	—
	Caltanissetta	Sistemazione deposito locomotive.	—
	Catania	Impianto per la lavorazione dei tubi bollitori.	—
	Officine:		
	Palermo Lolli	Sistemazione padiglione officina veicoli e costruito un nuovo ingresso per l'officina.	—
	Catania	Costruito un locale per l'impianto della saldatura ossiacetilenica e migliorato il servizio estinzione incendi.	—

Digitized by Google

10. — ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI DI POMPATURA D'ACQUA ESEGUITI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1926.

(*Vedere punto* 30 *a pag.* 53).

I principali impianti meccanici di pompatura eseguiti ex novo o in sostituzione di altri, di tipo antiquato e di scarso rendimento, sono quelli nelle stazioni di: Borgo Panigale (acquedotto per Bologna), Valenza, Acqui, Cassano d'Adda, Ponte S. Marco, Cavanella d'Adige, Fermignano, Cagli, Cassino, Monopoli, ecc.

Le sistemazioni più importanti di condotte di alimentazione, distribuzione, aumento di capacità dei rifornitori, sono state eseguite nelle seguenti stazioni: Arona (condotta della Campagnola), Narzole, Torino P. N., Cavatigozzi, Marcaria, Barbariga, Verona P. N., condotta d'acqua potabile sulla Vicenza-Schio, Foggia, Bolzano, Bologna, Borgo S.Donnino, condotta degli Allocchi, condotta di Monzagnano, Conza Andretta, Bari Marittima, Enas.

Vennero inoltre eseguiti la sistemazione e il ripristino del servizio estinzione incendi su quasi tutte le linee della Venezia Giulia.

I principali impianti meccanici di pompatura in corso di esecuzione al 30 giugno 1926 sono quelli di Savona L., Borlasco, Voghera, Sondrio, Argenta, Lavezzola, Adria, Grosseto, Campiglia, Pisa, Livorno, Lucca, Altopascio, Piadena, Cesano, Napoli Sperone, Benevento, Foggia, Canicattì, Porto Torres, Chilivani, Ardara.

Al 30 giugno erano in corso di esecuzione lavori per la sistemazione di condotte di alimentazione e distribuzione e di aumento di capacità di rifornitori ecc. nelle stazioni di: Torino (Off.), Pont S. Martin, Chivasso, linea Torino-Modane (CC. 20), Voghera, Piacenza, Bologna, Adria, Grosseto, Campiglia, Pisa, Livorno (Nuovo deposito), Lucca, Bellante-Ripattone, Viterbo P. R., Orte, Aquila, Benevento, Salerno, Mercato S. Severino, Pietragalla (condotta di Montesantangelo), Pizzo, Catania Centrale, Girgenti, Canicattì, Pisciotta, Porto Torres, Decimo, Uras, Oristano, Solarussa, Torrenova, Ardara. Inoltre alla stessa data risultavano in corso di esecuzione lavori per la sistemazione del servizio incendi a Vercelli, Bussoleno, Sampierdarena, Seregno, ecc.

Furono eseguiti o pressochè ultimati gli impianti di prese d'acqua per rifornimento e pulizia carrozze a: Genova P. P., Ventimiglia, Sestri Levante, Milano Centrale, Milano Naviglio, Bergamo, Arona, Livorno, Spezia, Firenze S.M.N., Grosseto, Verona P.N., Venezia S. L., Treviso, Bari, Taranto, Foggia, Terni, Foligno, Castellammare Adriatico, Bologna, Parma, Piacenza, Rimini, Mantova, Napoli Centrale, Benevento, Salerno, Siracusa, Messina, Alessandria, Acqui, Asti, Casale Monferrato, Torino P. N., Paola, Sapri, Roma Termini, Viterbo, Udine, Gorizia, Tarvisio, Cagliari.

Furono migliorati i mezzi di sollevamento dell'acqua mettendo in attività:

macchinari elettrici con riserva termica a scoppio a Palermo Lolli;

macchinari elettrici a Cassano d'Adda, Roccasecca e Chiaravalle;

macchinari termici a scoppio a Sanazzaro dei Borgundi, Monasterace e Ponte S. Marco;

macchinari termici a vapore a S. Leonardo di Cutro (impianto di riserva).

A Catanzaro Marina è stato sostituito con altro di maggiore portata, l'apparecchio di depurazione.

A Cotrone è stato impiantato un apparecchio di depurazione.

A Roma Termini è stato impiantato l'apparecchio di depurazione tolto d'opera, per sostituzione, da Licata.

A Rovigo e Bari Marittima è stata impiantata una colonna idraulica, e a Salerno si è provveduto allo spostamento di una colonna idraulica.

Si è fatto uno studio sulle cause delle incrostazioni e dei depositi riscontrati molto frequentemente nelle condotte di distribuzione dell'acqua depurata e sono in corso di esame i provvedimenti per eliminare gli inconvenienti lamentati.

Digitized by Google

11. - ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI DI APPARATI CENTRALI ULTIMATI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1926.

(*Vedere punto* 31 *a pag.* 54)

Nell'esercizio 1925-26 furono ultimati nuovi impianti di apparati centrali e sistemati quelli esistenti nelle stazioni di Montepescali, Roma S. Pietro, Napoli Sperone, Milano P. Romana, Vado, Bergeggi, Spotorno, Noli, Varigotti, Manarola, Alassio, Piedicolle, Voghera, Calliano, Pontelagoscuro, Reggio E., Luni, Ferrara, Portici, Trieste (Cabine A e B).

Vennero ultimati ed attivati gli impianti di blocco sulle tratte Savona-Varigotti; Trieste-Bivio Aurisina-Aurisina; Spinetta-Bivio Bormida; Treviso Scalo-Treviso Centrale; Oulx-Beaulard; vennero sistemati quelli Ronco-Arquata-Novi in conseguenza della T. E.

Venne eseguito l'impianto del doppio segnalamento e venne sistemato il segnalamento esistente sulle seguenti località: Bivio Crocetta, Bivio Lagrange, Quadrivio Zappata, sulla Trento-Primolano, Pontenure, S. Vito Lanciano, Caprigliola, Arezzo, Nichelino, Mattarello, Portogruaro, Ospedaletti, S. Donnino, Terontola, Ceprano, Sparagogna, Sistiano Visogliano, Bivi S. Marco Vecchio e Pellegrino, Ripafratta, Anzola, Castiglioncello, Ravenna, Bajano di Spoleto, Bivio Trapani, Mezzano.

Vennero attivati gli impianti di apparati centrali elettrici nelle stazioni di Sasso, Spezia Valdellora, Napoli Centrale, Chiaia, Fuorigrotta, Pozzuoli.

Al 30 giugno erano in corso:

a) l'impianto o la sistemazione di apparati centrali nelle seguenti stazioni: Santhià, Mortara, Asti, Poiana di G., Montebelluna, Verona P. N., Bivio Aurisina, Genova Brignole, Rapallo, S. Margherita, Zoagli, Sampierdarena, Taggia, Ronco Scrivia, Serravalle, Bagni della Porretta, Pistoia, Viareggio, Pisa Centrale, Pisa P. N., Doppio Bivio Mandrione, Foggia, Arpi, Rocchetta S. Antonio, Catania, Palermo Centrale, Camaro, Valsavoia;

b) i lavori per l'impianto di apparati centrali elettrici a Venezia S. Lucia, Spezia Centrale e pressochè ultimati quelli di Roma Termini;

c) i lavori per la sistemazione degli impianti di blocco in conseguenza della T. E. sulle tratte Novi-Voghera, Tortona-Alessandria, Genova-Spezia-Pisa-Livorno;

d) i lavori per l'impianto del doppio segnalamento o per la sistemazione del segnalamento esistente nelle stazioni di Albate Camerlata, su tutta la Mestre-Portogruaro-Trieste, a Postumia, sulla Firenze-Pistoia, a Cortona, al Raddoppio Triolo sulla Roma-Tivoli-Avezzano, a Paduli, Apice, Salerno, Montecalvo, sulla Benevento-Foggia, a Isoletta, S. Giovanni a Teduccio, Pontecagnano, Messina C., Canicattì.

Digitized by Google

CAPO V.

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE.

PERCORRENZE E CONSUMI.

1. **Percorrenza dei treni e delle locomotive in corsa.** — La percorrenza dei treni e quella delle locomotive e automotrici (allegati n. 22 e 23) dell'intera Rete esercitata, raffrontate a quelle del precedente esercizio 1924-25, risultano dal seguente prospetto:

		1925-26	1924-25
Treni-chilometro	a vapore . . . . . km.	**123.855.319** (1)	116.659.154 (2)
	elettrici . . . . . »	**13.044.857**	10.598.989
	in complesso . . . km.	**136.900.176**	127.258.143
Locomotive-chilometro in corsa coi treni ed isolate (escluse le corse di prova)	a vapore . . . . . km.	**143.265.419**	134.986.121
	elettriche . . . . . »	**16.428.615** (3)	13.780.647(4)
	in complesso . . . km.	**159.694.034**	148.766.768

(1) Vi sono comprese le corse di prova di km. 95.819.
(2) Vi sono comprese le corse di prova di km. 75.141.
(3) Vi sono compresi km. 76.405 delle automotrici elettriche del Trentino.
(4) Vi sono compresi km. 65.430 delle automotrici elettriche del Trentino.

2. **Percorrenza delle locomotive di manovra.** — La percorrenza delle locomotive di manovra, computata a 6 chilometri l'ora (allegato n. 23) e raffrontata col precedente esercizio 1924-25, fu la seguente:

	1925-26	1924-25
Con locomotive a vapore . . . . . km.	**24.304.842**	23.875.182
Con locomotive elettriche . . . . . »	**256.284** (1)	283.734 (2)
in complesso . . . km.	**24.561.126**	24.158.916

(1) Durante l'esercizio 1925-26 le automotrici elettriche del Trentino non effettuarono manovre.
(2) Vi sono compresi km. 60 delle automotrici elettriche del Trentino.

Digitized by Google

L'aumento verificatosi nel servizio di manovra nel 1925-26 (1,8 %) è risultato proporzionalmente minore di quello verificatosi nel quantitativo dei veicoli manovrati. Infatti quest'ultimo risultò nel 1925-26 di **42.735.814** veicoli di fronte a 41.139.378 veicoli manovrati nel 1924-25, con un aumento quindi del 4 %.

3. **Percorrenze virtuali e tonnellate-chilometro rimorchiate virtuali e reali.** — Le percorrenze virtuali delle locomotive ed automotrici in corsa (coi treni ed isolate) e le quantità complessive di tonnellate chilometro virtuali e reali rimorchiate per l'intera rete furono le seguenti, rispetto a quelle dell'esercizio 1924-25. (I dati della trazione elettrica non comprendono l'esercizio delle linee del Trentino).

		1925-26	1924-25
Locomotive-km. virtuali	a trazione a vapore.	**186.698.458**	176.328.075
	id. elettrica.	**25.333.127**	22.007.860
	in complesso . . .	**212.031.585**	198.335.935
Tonn.-km. virtuali rimorchiate	a trazione a vapore.	**46.974.533.700**	45.125.273.500
	id. elettrica.	**6.603.948.600**	5.549.900.900
	in complesso . . .	**53.578.482.300**	50.675.174.400
Tonn.-km. reali rimorchiate approssimative (1)	a trazione a vapore.	**36.482.000.000**	35.065.000.000
	id. elettrica.	**4.609.000.000**	3.800.000.000
	in complesso . . .	**41.091.000.000**	38.865.000.000

(1) Dati esatti per la trazione elettrica; approssimativi, cioè ricavati indirettamente e con metodo sommario, per la trazione a vapore.

Il rapporto fra la percorrenza virtuale e la reale nella trazione a vapore diminuì, rispetto al 1924-25, da 1,306 ad **1,303**. Anche per la trazione elettrica il rapporto medesimo diminuì da 1,605 ad **1,549**.

4. **Peso medio per treno e locomotiva.** — Per la trazione a vapore il peso medio rimorchiato per locomotiva fu inferiore al valore raggiunto nel 1924-25; anche il peso medio per treno si mantenne al disotto del valore raggiunto nel precedente esercizio, come si rileva dal seguente quadro, ma sempre notevolmente superiore ai valori dell'ante guerra. È da tenere presente che per la trazione a vapore i due esercizi si riferiscono alla intera rete esercitata. Per la trazione elettrica invece i dati

Digitized by Google

dei due esercizi si riferiscono alla rete entro i vecchi confini, e mostrano che nell'esercizio 1925-26 si ebbe un notevole aumento nel peso medio rimorchiato per locomotiva e lieve nel peso medio per treno.

		1925-26	1924-25	1913-14
Peso medio rimorchiato per locomotiva od automotrice in tonnellate	a vapore	251.6	255.9	205,7
	elettrico	260,7	252.2	123,4
Peso medio per treno in tonnellate	a vapore	291.2	296,3	235,1
	elettrico	315.7	315,0	191,6

Le medie suesposte sono ricavate partendo dalle tonnellate-chilometro-virtuali rimorchiate e dalle percorrenze virtuali. Partendo dalle tonnellate-chilometro e percorrenze reali, le medie, approssimative per la trazione a vapore ed esatte per la trazione elettrica, risultano:

		1925-26	1924-25
Peso medio rimorchiato per locomotiva od automotrice in tonnellate	a vapore.	254,6	259,8
	elettrico	281.9	277.0
Peso medio per treno in tonnellate	a vapore.	294.7	300,8
	elettrico	341,4	346.0

La differenza fra il peso medio rimorchiato da ogni locomotiva ed il peso medio dei treni, dipende dalle doppie trazioni ed è più sensibile per la trazione elettrica, che serve linee di valico a grande traffico.

5. **Combustibili.** — Nell'esercizio 1925-26 si è continuato, sempre in dipendenza delle note ragioni di carattere politico-economiche, l'approvvigionamento di carbone della Ruhr, scegliendo quello di qualità e di pezzatura già note ricevuto anche nella seconda metà dell'esercizio 1924-25.

Essendo state del tutto esaurite le vecchie scorte di carbone tedesco formatesi quando i ricevimenti non erano ancora bene disciplinati, è stato possibile di fare quasi completamente a meno della pesante e costosa organizzazione di selezione e di vagliatura dei combustibili, adottata nell'esercizio precedente.

La costanza della qualità dei carboni e la pratica acquisita dal personale di

Digitized by Google

macchina sono state molto favorevoli alla regolarità dell'esercizio ed all'andamento dei treni durante la stagione invernale.

Allo scopo poi di ottenere possibili economie si è esaminata la possibilità di approvvigionare carboni meno costosi per i servizi di secondaria importanza, eseguendo esperimenti preventivi con carbone *tout-venant amélioré.*

Queste prove iniziate nell'aprile 1926 hanno dato fino alla chiusura dell'esercizio esito favorevole.

Si è avuto pure occasione di eseguire un importante esperimento con carbone proveniente da vari bacini carboniferi della Polonia, che, con qualche accorgimento, si ritiene potersi adoperare pei servizi delle nostre linee.

Dovendosi provvedere alla fornitura di carboni minuti alle fabbriche nazionali di mattonelle per confezioni di agglomerati, si stimò opportuno, sempre per ridurre la spesa, di approvvigionare direttamente carboni *minuti* tedeschi dai grandi stocks della Ruhr, anzichè procedere, come per il passato esercizio, alla grigliatura dei carboni destinati al servizio delle locomotive.

Per la scelta di tali *minuti* si procedette ad esperimenti pratici di confezione con varie qualità disponibili, esperimenti che hanno provato la convenienza di proseguire in tali acquisti.

I dati sul consumo di combustibile ragguagliato a litantrace sono riassunti nel seguente quadro, in cui i risultati dell'esercizio 1925-26 sono paragonati a quelli dell'esercizio 1924-25.

CONSUMO DI COMBUSTIBILE			1925-26	1924-25
Per il servizio dei treni	in totale	tonn.	**2.698.630**	2.647.325
	per 1000 tonn.-km. rimorchiate virtuali	kg.	*57,4*	58,7
	per 1000 tonn.-km. rimorchiate reali	»	*74,0*	75,5
	per ogni 1000 tonn.-km. virt. incluso loc. e tender	»	*35,4*	36,3
	per km.-locomotiva	»	*18,8*	19,6
	per km.-treno	»	*21,3*	22,2
Per le manovre	in totale	tonn.	**285.442**	289.177
	per ora di manovra	kg.	*70,4*	72,7
In complesso	in totale	tonn.	**2.984.072**	2.936.502
	per km.-locomotiva in marcia e manovra	kg.	*17,8*	18,5
	per km.-treno	»	*23,5*	24,6

Nell'esercizio si è verificata in complesso una diminuzione nei consumi unitari rispetto all'esercizio precedente, diminuzione attribuibile alla organizzazione attuata nella selezione e distribuzione alle locomotive dei combustibili in uso, ai miglio-

Digitized by Google

ramenti introdotti nei turni delle locomotive ed alla maggior perizia acquisita dal personale di macchina nell'impiego di questi combustibili.

Negli allegati n. 24, 25 e 26 risultano dettagliatamente tutti i dati relativi ai consumi di combustibile e materie di ungimento ed illuminazione per locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche ed alla relativa spesa, anche per le linee a scartamento ridotto.

6. **Lubrificanti**. — E' proseguita anche nell'esercizio 1925-26 la vigilanza sui consumi dei lubrificanti nelle locomotive, ottenendo ancora economie sensibili rispetto all'esercizio precedente.

Il consumo unitario dell'intera rete è sceso, nel giugno 1926, a grammi **22,2** per loc.-km. contro 23,7 del corrispondente mese del 1925 e contro grammi 34,3 del corrispondente mese del 1924.

Tale consumo unitario di grammi 22,2 differisce in valore assoluto di grammi 8,8 dal corrispondente consumo del giugno 1914, che fu di grammi 31. Siccome poi la *locomotiva media tipo* del parco ha avuto un incremento di circa l'8 % nel numero delle boccole e del 3 % nel numero dei cilindri rispetto al 1913-14 ed è rimasta sensibilmente uguale a quella del 1924-25, ne risulta che, fatti gli opportuni ragguagli, la riduzione del consumo in peso è stata di g. 10,8 rispetto al 1913-14 e di g. 12,1 rispetto al 1924-25, cioè rispettivamente del 32,7 e del 36,7 %.

In complesso nell'esercizio 1925-26 si economizzarono per l'intera rete chilogrammi **1.134.504** di lubrificanti rispetto al precedente periodo giugno 1924-maggio 1925.

La spesa effettiva dell'esercizio 1925-26 sarebbe stata inferiore di lire 1.520.825 a quella dell'esercizio 1924-25, qualora si fossero mantenuti gli stessi prezzi d'acquisto del 1923-24 preso per confronto, e non si fosse avuta la maggiore percorrenza effettiva effettuata nel 1925-26

Se teniamo conto di quest'ultimo fattore, l'economia totale realizzata nell'esercizio 1925-26 risulterebbe pari a lire **2 384.270**.

TRAZIONE ELETTRICA.

7. **Traffico e consumi delle linee a trazione elettrica.** —. Il traffico complessivo delle linee a trazione elettrica (escluse le linee del Trentino), che era stato di 5.550 milioni di tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate nell'esercizio 1924-25, raggiunse, nell'esercizio 1925-26, circa **6.604** milioni di tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate.

Digitized by Google

L'energia elettrica consumata nell'esercizio 1925-26 per la trazione elettrica risulta dagli specchietti qui appresso riportati, nel primo dei quali è indicata l'energia prodotta dalle centrali delle ferrovie dello Stato e nel secondo quella prodotta dalle centrali di società private; in ambedue è fatto il confronto con l'esercizio precedente:

1. ENERGIA EROGATA DALLE CENTRALI DI PROPRIETÀ DELLE FERROVIE DELLO STATO.

CENTRALI	Esercizio 1925-26	Esercizio 1924-25
Morbegno (Idroelettrica)	Kwo	Kwo
a) per la trazione elettrica delle linee valtellinesi .	11.139.980	
b) ceduta alla Società Edison, ma utilizzata per la linea Monza-Lecco	4 882.290	
c) utilizzata dalla Società Edison	8.879.546	
TOTALE . . .	24.901.816	24.638.680
Bardonecchia (Idroelettrica)		
a) prodotta direttamente	37.876.793	38.547.025
b) trasformata a 16 periodi	3.429.957 (1)	16.677.575 (1)
TOTALE . . .	41.306.750	55.224.600
c) prodotta con il vecchio impianto a 50 periodi .	1.075.599 (2)	
Chiappella (Termoelettrica)		
a) di sussidio agli altri impianti (3)	3.402.000	8.324.390

(1) Ricevuta a frequenza industriale dalla centrale di Chiomonte dell'Azienda elettrica municipale di Torino.

(2) Utilizzata soltanto nei cantieri di lavoro della diga del Rochemolles.

(3) Attivata soltanto dal 23 dicembre 1925 al 28 febbraio 1926.

Digitized by Google

2. ENERGIA EROGATA DALLE SOCIETÀ PRIVATE.

SOCIETÀ	Esercizio 1925-26	Esercizio 1924-25
	Kwo	Kwo
Maira-Negri.		
a) centrali idrauliche	**106.567.356**	65.264.467
b) centrali termiche	**8.503.290**	--
Edison.		
a) centrale di Robbiate	**4.882.290**	5.281.544
b) centrale di Pallanzeno attraverso Arquata	**5.222.000**	--
Dinamo.		
a) centrali di Varzo e Piedimulera	**12.509.379**	11.899.765
Azienda elettrica municipale di Torino.		
a) attraverso la centrale di Bardonecchia	**3.429.957**	16.677.575
b) attraverso le centrali della Maira	**1.618.944**	2.333.027
Torbiere d'Italia.		
a) centrale di Torre del Lago	**25.305.097**	2.669.623
Meridionale d'elettricità.		
a) centrali dell'Italia Meridionale	**3.164.119**	--
TOTALE	**171.202.351**	104.126.601

Non tenendo conto dell'energia fornita dalla centrale di Bardonecchia alla Società Edison nè di quella ricevuta dalla centrale di Chiomonte, l'energia per la trazione elettrica prodotta dagli impianti di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria risultò in complesso nell'esercizio 1925-26 di Kwo **52.418.773** di fronte a 56.982.581 prodotti nell'esercizio precedente.

La minor produzione è dovuta quasi esclusivamente alla minor produzione della centrale di riserva della Chiappella per minori necessità verificatesi nell'esercizio 1925-26.

Tali Kwo 52.418.773, aggiunti a quelli prodotti dalle centrali delle società private indicate precedentemente, danno un consumo totale per la trazione elettrica di Kwo **223.621.124** nell'esercizio 1925-26 rispetto a Kwo 161.109.452 dell'esercizio precedente.

Si noti che le due quantità di Kwo sopra indicate rispettivamente pel 1924-25 e pel 1925-26 non sono confrontabili senz'altro tra loro perchè nel 1925-26,

Digitized by Google

per inderogabili esigenze tecniche, la misura dell'energia fornita dalla Negri-Maira fu spostata dall'arrivo delle primarie a 60.000 V. nei dieci vecchi luoghi di consegna contrattuali (Bussoleno, Airasca, Ceva, Saliceto, S. Giuseppe, Sella, Lavagnola, Varazze, Voltri, Sampierdarena) all'uscita a 60.000 V. 16,7 periodi dalla centrale di S. Dalmazzo per l'energia Negri, e dalla sottostazione di Busca per l'energia Maira. Perciò nelle misure dell'energia elettrica fornita dalla Negri-Maira su riportate, è compresa, oltre all'energia che si sarebbe misurata nei dieci luoghi di consegna sopra elencati, anche la energia che si è perduta nel trasporto sulle primarie a 60.000 V. da S. Dalmazzo e Busca ai dieci vecchi luoghi di consegna, e che può valutarsi a circa 21,1 milioni di Kwo. Pertanto il consumo totale dell'anno 1925-26, paragonabile a quello del 1924-25, si riduce a Kwo **202.521.124.**

Per i suddetti 223.621.124 Kwo si incontrò una spesa totale di circa lire **33.400.000** che corrisponde a un prezzo medio di lire **0,15** a Kwo. Si noti che i 223.621.124 Kwo furono prodotti in parte da centrali delle Ferrovie dello Stato, in parte da impianti di Società eseguiti ante guerra, in base a contratti stipulati ante guerra e recentemente riveduti, e solo per la rimanente piccolissima parte furono prodotti da impianti di società costruiti dopo guerra, in base a contratti stipulati dopo guerra. I costi dei varî quantitativi costituenti i suddetti Kwo 223.621.124 si intendono per energia misurata all'uscita dalle officine di produzione a 16,7 periodi (in alcune a 4.000 V. ed in alcune a 60.000 V.), per la parte destinata alla trazione trifase 16,7 periodi; mentre detti costi, per la parte destinata alla trazione a corrente continua (Varesine e Napoli-Pozzuoli), si intendono per misure eseguite all'arrivo delle sottostazioni di consegna alle Ferrovie.

Il prezzo medio sopra indicato di lire 0,15 al Kwo negli anni prossimi, subirà un aumento, aumentando la quantità di energia fornita in base a contratti stipulati dopo guerra a prezzi alquanto superiori.

La quantità di carbone che si sarebbe consumata esercitando a vapore le linee elettrificate si valuta in circa **360.000** tonnellate.

8. **Preparazione e stipulazione di contratti per fornitura di energia elettrica.** — Con la Società dell'Adamello e dell'Ozola, in aggiunta al precedente contratto per fornitura di energia, fu stipulato un secondo contratto per la fornitura a Spezia di ulteriori dieci milioni di Kwo circa concentrati nei soli mesi invernali.

Sono in corso di stipulazione i contratti per la fornitura di energia idroelettrica necessaria per la trazione elettrica sulla Bolzano-Brennero colla Società Idroelettrica dell'Isarco dalla centrale di Cardano presso Bolzano, e con la Società Generale Elettrica Tridentina e Società Idroelettrica del Vizze (associate) dalle centrali di Mezocorona, presso Trento sul torrente Noce, e di Prati, presso Vipiteno sul torrente Vizze.

Digitized by Google

Sono pressochè concretati con la provincia di Alessandria e con la Società Interregionale Cisalpina i contratti definitivi da stipularsi per la costruzione degli impianti idroelettrici sul torrente Borbera.

Tali impianti forniranno circa 85 milioni di Kwo annui alla trazione elettrica delle Ferrovie in un punto singolarmente importante della rete, presso il valico dei Giovi. Presentano il vantaggio di essere appenninici e quindi lontani dai confini dello Stato, e possono parzialmente integrare le deficienze invernali delle centrali alpine, essendo su fiume a regime appenninico, ed inoltre procureranno sensibile vantaggio all'agricoltura dando la possibilità d'irrigare colle acque di scarico una vasta zona della provincia di Alessandria.

9. **Difficoltà invernali e inconvenienti vari nell'esercizio a trazione elettrica.** — Durante l'anno finanziario la fornitura di energia elettrica fu sempre regolare salvo due brevi periodi di eccezionali bufere (20 dicembre 1925 e 24 aprile 1926) durante i quali si ebbero varie fulminazioni ed abbattimento di pali, principalmente sulle linee primarie che passano per il valico dei Giovi. Ciò causò ritardi ai treni elettrici per parecchie ore delle dette giornate. La deficienza di energia invernale fu superata agevolmente coll'accensione normale della centrale della Chiappella e di quella di Savona della Società Negri che si trovò pronta in tempo utile a fornire energia alla frequenza di 16,7 periodi. Fu inoltre provveduto a far aumentare la produzione di energia della centrale di Torre del Lago, alimentando gli impianti oltre che col gas di torba disponibile, anche col carbone fornito dall'Amministrazione ferroviaria.

Fu pure prelevata energia a 50 periodi dalla centrale di Chiomonte dell'Azienda Elettrica municipale di Torino convertentola a 16,7 periodi nella centrale di Bardonecchia.

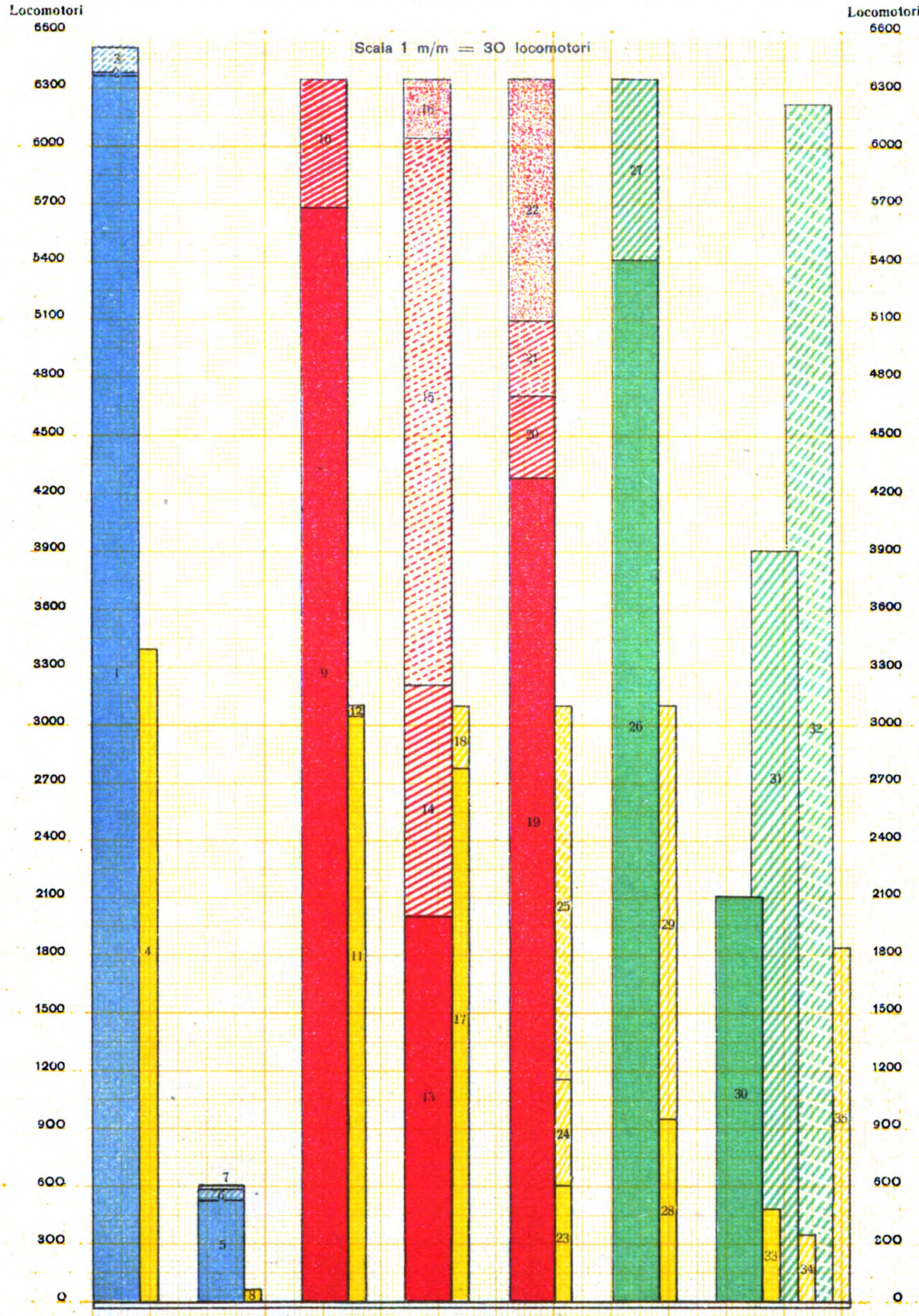
Con tali provvedimenti fu possibile mantenere integralmente il servizio elettrico su tutte le linee elettrificate senza restrizioni nè riduzioni.

DOTAZIONE.

10. **Consistenza del Parco Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1926.** — Durante l'esercizio 1925-26 il materiale a scartamento normale del parco Ferrovie dello Stato ebbe le variazioni risultanti dall'allegato n. 13 per le quali entrarono a far parte del parco stesso **17** locomotive elettriche ed **1** a nafta di nuova costruzione e **2** locomotive provenienti da materiale ex-austriaco, e **5.126** veicoli di nuova costruzione e **1.752** provenienti dalla guerra. Uscirono complessivamente **98** locomotive, **28** automotrici e **6.598** veicoli. In quest'ultimo quantitativo non sono compresi **3.537** veicoli ex austriaci, che sono stati demoliti durante le operazioni inventariali di presa in carico

Digitized by Google

Quantità dei locomotori al 30 giugno 1926 e dati tecnici ad essi riferiti

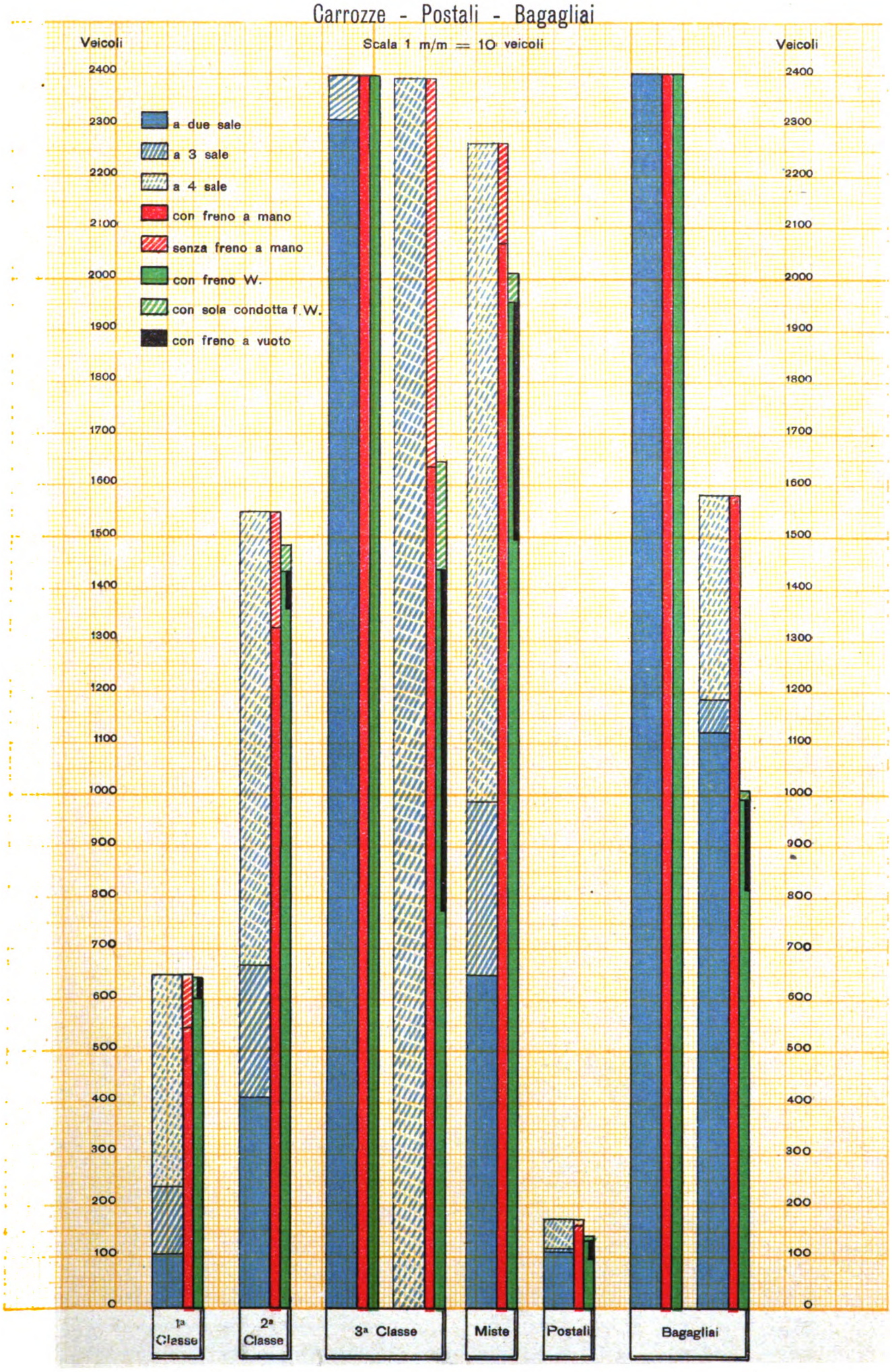


Digitized by Google

Digitized by Google

Quantità complessiva dei veicoli al 30 giugno 1926

Carrozze - Postali - Bagagliai

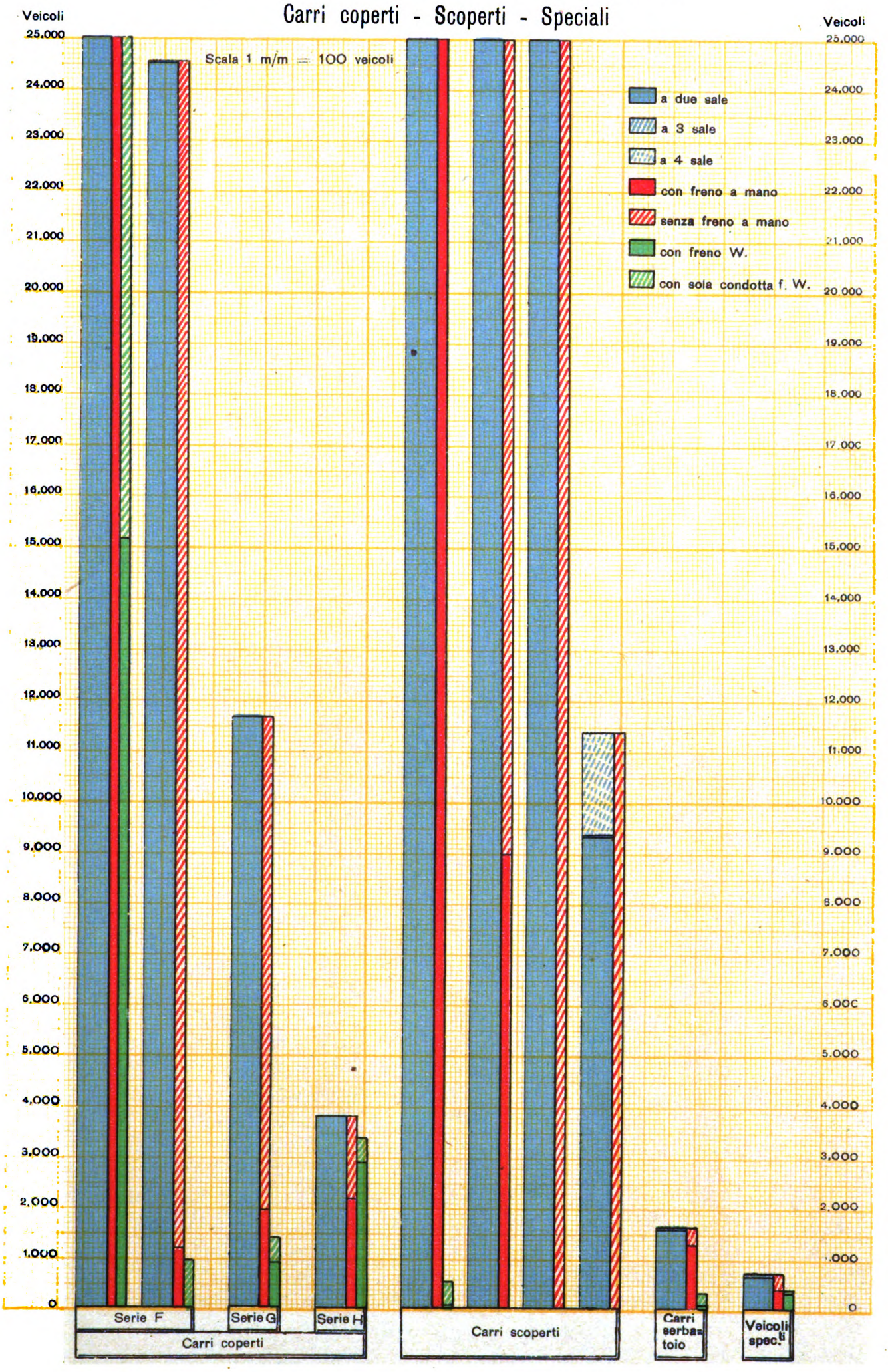


Digitized by Google

Digitized by Google

Quantità complessiva dei veicoli al 30 giugno 1926

Carri coperti - Scoperti - Speciali



Digitized by Google

Digitized by Google

Il materiale delle Ferrovie dello Stato a scartamento ridotto è aumentato durante l'esercizio di **2** carri e diminuito di **8** locomotive, **18** carrozze, **2** bagagliai e **73** carri, in seguito alla demolizione del materiale di vecchio tipo, adibito al servizio della Palermo-Corleone-S. Carlo.

Nello stesso allegato n. 13 figura il raffronto fra la consistenza del materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1925 e al 30 giugno 1926.

Si riassume qui appresso lo stato di fatto al 30 giugno 1926 :

TIPO	MATERIALE F. S.		Materiale rotabile proveniente dalla guerra		TOTALE al 30 giugno 1926	
	a scartamento normale	a scartamento ridotto	a scartamento normale	a scartamento ridotto	a scartamento normale	a scartamento ridotto
Locomotive a vapore	**5.616**	**91**	**723**	**43**	**6.339**	**134**
Automotrici a vapore	**33**	—	—	—	**33**	—
Locomotive elettriche	**546**	—	—	**14**	**546**	**14**
Automotrici elettriche	**38**	—	—	—	**38**	—
Gru automotrici a benzina	**1**	—	—	—	**1**	—
Locomotive a nafta	**2**	—	—	—	**2**	—
Carrozze	**8.297**	**116**	**1.009**	**89**	**9.306**	**205**
Bagagliai e postali	**3.916**	**9**	**242**	**18**	**4.158**	**27**
Carri	**132.575**	**646**	**20.834**	**503**	**153.409**	**1.149**

Il quadro che segue mostra, per il materiale a scartamento normale, le variazioni nella consistenza complessiva del parco delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1926 rispetto alla stessa data dell'anno 1925, sia in valore assoluto che relativamente allo sviluppo della rete esercitata :

	CONSISTENZA COMPLESSIVA del parco F. S. (1)				VARIAZIONI al 30 giugno 1926 rispetto al 30 giugno 1925	
	al 30 giugno 1926		al 30 giugno 1925			
	assoluta	per km. esercitato	assoluta	per km. esercitato	assolute	per km. esercitato
Locomotive ed automotrici a vapore	**6.372**	*0,421*	6.491	*0,449*	— 119	*0,028*
Locomotive ed automotrici elettriche	**584**		572		+ 12	
Carrozze	**9.306**	*0,564*	10.071	*0,611*	— 765	*0,047*
Bagagliai e postali	**4.158**	*0,252*	4.468	*0,270*	— 310	*0,018*
Carri	**153.409**	*9,292*	155.213	*9,415*	— 1.804	*0,123*

(1) Compreso il materiale proveniente dalla guerra.

Digitized by Google

L'allegato n. 15 indica le caratteristiche tecniche delle locomotive a vapore. Per le locomotive elettriche i dati tecnici generali più importanti risultano dall'allegato n. 16.

Come risulta da esso si è verificato un ulteriore aumento nella potenza media oraria dei motori dovuta alla ulteriore immissione nel parco di locomotori trifasi di grande potenza fra i quali 15 locomotori a frequenza industriale.

11. **Veicoli a scartamento normale non appartenenti alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.** — Al 30 giugno 1926 era inscritto nel parco delle Ferrovie dello Stato anche il seguente materiale appartenente ad altre amministrazioni dello Stato o a ditte private:

4 carrozze cellulari del Ministero di Grazia e Giustizia;

431 carrozze postali delle Poste;

2 carri per uso di Stazione mobile di disinfezione del Ministero dell'Interno;

9 carri del Ministero della Guerra;

41 carri del Ministero della Marina;

7 carri del Ministero dell'Aeronautica;

5.661 carri appartenenti a ditte private diverse.

In totale **435** carrozze e **5.720** carri.

Con tale materiale la consistenza dei veicoli a scartamento normale delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1926 e al 30 giugno 1925 era quella risultante dal seguente prospetto:

	30 giugno 1926	30 giugno 1925	Variazioni del 1926 rispetto al 1925
Carrozze	**9.310**	10.076	— 766
Bagagliai e postali . .	**4.589**	4.895	— 306
Carri	**159.129**	160.589	— 1.460

L'allegato n. 14 contiene alcuni dettagli sulla dotazione, i dati tecnici più interessanti del materiale rotabile ed i raffronti coll'esercizio precedente.

Il valore inventariale del materiale rotabile risulta dall'allegato n. 8.

Digitized by Google

12. **Radiazioni e alienazioni**. — Il materiale radiato, demolito o alienato nell'esercizio 1925-26 risulta dagli specchietti seguenti:

LOCOMOTORI.

TIPO	Radiazioni demolizioni	Alienazioni	Totale
Scartamento normale.			
Locomotive a vapore	36	24	60
Automotrici a vapore	23	—	23
» elettriche	5	—	5
Locomotive a vapore ex austriache	7	31	38
TOTALE . . .	71	55	126
Scartamento ridotto.			
Locomotive a vapore.	5	2 (1)	7
» » ex austriache	—	1	1
TOTALE GENERALE . . .	76	58	134

(1) Cedute al Ministero delle Colonie per la Somalia.

VEICOLI

Scartamento normale		Scartamento ridotto	
TIPO	Radiati o demoliti	TIPO	Radiati o demoliti
Carrozze	773	Carrozze	18
Bagagliai	263	Bagagliai	2
Postali	23	Carri	73 (2)
Cellulari	1		
Carri	3.980 (1)		
TOTALE . . .	5.040	TOTALE . . .	93
ex austriaci		TOTALE GENERALE . . .	10.242
Carrozze	478		
Bagagliai	153		
Postali	18		
Carri	4.460		
IN COMPLESSO . . .	10.149		

(1) In tale numero sono compresi 1.284 carri scoperti a telaio misto consegnati all'industria privata per la ricostruzione in conto officine in carri coperti e scoperti di tipo norma
(2) Dei quali 40 passati al Ministero dei Lavori Pubblici per la direttissima Firenze-Bologna.

Digitized by Google

Al 30 giugno 1926 si era anche prevista la demolizione di altre 120 locomotive e 5.400 veicoli per i quali non risulta più conveniente la riparazione.

13. **Costruzione di nuovi rotabili.** — Anche nel 1925-26 le costruzioni di nuovi rotabili si svolsero lentamente a causa di varie difficoltà incontrate dalle Ditte costruttrici, specie nell'approvvigionamento dei materiali ferrosi.

Al 30 giugno 1925 si trovavano in costruzione **20** locomotive a vapore, **27** locomotive elettriche (1) e **2** locomotive a nafta, ed inoltre **337** carrozze (2), **13** bagagliai (3) e **7.026** carri (4).

Gran parte di tale materiale doveva essere consegnato entro il 30 giugno 1926, mentre invece ne fu consegnato una quantità molto minore, come è indicato nel seguente prospetto:

	QUANTITÀ DI ROTABILI		Differenza
	che dovevano essere consegnati entro il **30 giugno 1926**	che furono effettivamente consegnati entro il **30 giugno 1926**	
Locomotive elettriche	27	17	10
Locomotive a nafta	2	1	1
Carrozze	337	199	138
Bagagliai	13	—	13
Carri	6.951	4.911	2.040

Nei dati di cui sopra non sono comprese 46 carrozze postali che al 30 giugno 1925 erano in costruzione per conto della Direzione generale dei servizi postali, e di cui 27 furono consegnate dalle Ditte costruttrici entro l'esercizio 1925-26.

Tenuto conto pertanto dei rotabili suindicati di cui fu ritardata la consegna, di quelli che dovevano essere consegnati dopo il 30 giugno 1926 e degli altri nuovi ordinati nel corso dell'esercizio 1925-26, come sarà meglio specificato nel punto seguente, il quantitativo di rotabili in costruzione al 30 giugno 1926 risultava quello qui appresso indicato:

locomotive a vapore	n.	**78,**	di cui **8** a scartamento ridotto,
» elettriche	»	**30,**	
» a nafta	»	**1,**	
carrozze	»	**249,**	di cui **9** saloni,
bagagliai	»	**19,**	
carri	»	**5.508.**	

(1) di cui 2 da ricostruire in conto gestione officine.
(2) di cui 7 per conto gestione officine.
(3) di cui 1 » » » »
(4) di cui 2.421 » » » »

Digitized by Google

Gli allegati n. 17 e 18 indicano i particolari delle nuove costruzioni di locomotive e di veicoli.

14. **Nuove ordinazioni passate durante il 1925-26.** — Come si è già visto al punto 8, la consistenza del parco rotabili al 30 giugno 1926 risultava sensibilmente inferiore a quella del 30 giugno 1925 e ciò è avvenuto perchè, mentre da una parte si dovevano togliere di servizio i rotabili per i quali non era più conveniente procedere alla riparazione, non si è potuto provvedere all'immissione nel parco di una corrispondente quantità di nuovi rotabili, sia per la deficienza di fondi durata fino alla fine del precedente esercizio, sia per la lentezza con la quale le Ditte costruttrici hanno provveduto in questi ultimi anni alle costruzioni che erano state loro affidate.

Ottenuta in base al R. decreto-legge 20 ottobre 1925 la disponibilità dei fondi necessari pei nuovi acquisti è stato concretato e regolarmente approvato dal Consiglio di Amministrazione un programma di costruzione di nuovo materiale rotabile comprendente:

200 locomotive a vapore,
60 » elettriche,
325 carrozze,
150 bagagliai,
e 6.000 carri,

tutti a scartamento normale;

più 32 locomotive,
22 carrozze,
e 70 carri,

a scartamento ridotto.

Durante l'esercizio 1925-26 però si è potuta aggiudicare solo una parte di detta fornitura per difficoltà di accordo incontrate nelle forme di aggiudicazione in confronto delle principali Ditte costruttrici.

Le aggiudicazioni fatte, parte per licitazione privata e parte con successive trattative private, riguardano:

50 locomotive a vapore a scartamento normale,
8 » » » ridotto,
20 » elettriche a scartamento normale,
109 carrozze a scartamento normale,
2 bagagliai » »
3.260 carri » »

Si ordinò inoltre, in conto gestione officine, la ricostruzione di **3.200** carri con

Digitized by Google

telaio misto, costruiti durante la guerra, in carri di tipo normale; i nuovi carri saranno 3.050 coperti e 150 scoperti; come è specificato nei prospetti seguenti:

LOCOMOTIVE ORDINATE NEL 1925-26.

DITTE	LOCOMOTIVE							
	a vapore					elettriche		
	685	686	746	747	R. 302 (2)	E. 321	E. 625	E. 626
Ernesto Breda - Milano	—	—	10	—	—	—	—	—
Ansaldo - Genova	—	—	—	10	—	—	—	—
Officine Mecc. Navali - Napoli	10	—	—	—	8	—	—	—
Costruz. Elettro Mecc. - Saronno	—	20	—	—	—	—	1 (1)	3
Officine Savigliano - Torino	—	—	—	—	—	—	—	3
Comp. Italiana di elettr. - Milano	—	—	—	—	—	—	3	—
Tecnomasio Brown-Boveri - Milano	—	—	—	—	—	6	4	—
	10	20	10	10	8	6	8	6

(1) La sola parte meccanica.
(2) A scartamento ridotto.

VEICOLI ORDINATI NEL 1925-26.

DITTE	CARROZZE		BAGAGLIAI	CARRI	
	saloni	di III classe		Gru	Riscaldatori
	a scartamento normale				
« Fiat » (Sezione Materiale Ferroviario) - Torino	3 (1)	—	—	—	—
Officine Meccaniche - Pinerolo	—	—	—	—	10
Ernesto Breda - Milano	—	—	—	—	30
Società Costruzioni Elettro-Meccaniche - Saronno	—	—	—	—	10
Officine Meccaniche Piacentine - Piacenza	—	—	—	10	—
Piaggio - Genova	6 (2)	20	—	—	—
Ansaldo - Genova	—	—	2 (1)	—	—
Attilio Bagnara - Sestri Ponente	—	18	—	—	—
Costruzioni Ferroviarie e Meccaniche - Firenze	—	40	—	—	—
Officine Ferrov. Meridionali - Napoli	—	22	—	—	—
TOTALI	9	100	2	10	50

(1) Per il nuovo treno reale.
(2) Delle quali 4 per il nuovo treno reale, 1 per S. A. R. il Duca d'Aosta ed 1 per uso privato.

Digitized by Google

RICOSTRUZIONI DI CARRI ORDINATI NEL 1925-26

IN CONTO GESTIONE OFFICINE.

DITTA COSTRUTTRICE	Carri	
	Coperti	Scoperti
Antonio Magliola - Santhià	300	—
Costruzioni Meccaniche - Torrazza	40	—
Officine Meccaniche Piacentine - Piacenza	390	—
Officine Meccaniche Lodigiane - Lodi	100	—
Officine Meccaniche Bronesi - Broni	30	—
Paolo Viganò - Castelfranco Veneto	45	—
Piaggio e C. - Genova	300	—
Attilio Bagnara - Sestri Ponente	390	—
Officine San Giorgio - Sestri Ponente	90	—
Virginio Traverso - Finalmarina	100	—
Officine di Casaralta - Bologna	145	—
« C.O.M.A. » - Viareggio	300	—
Adriano Cecchetti - Portocivitanova	200	—
Officine Meccaniche Umbre - Ficulle	20	—
Officine Ferroviarie Meridionali - Napoli	—	150
Catello Coppola - Castellammare Adriatico	400	—
Società Anonima « Saves » - Lecce	200	—
Totali	3.050	150

15. **Distribuzione dei mezzi di trazione.** — Nell'esercizio 1925-26, come si è già detto, non entrarono in servizio locomotive a vapore di nuova costruzione, ma solo 17 locomotori elettrici e una locomotiva a nafta, mentre uscirono dal parco 98 locomotive.

Per l'aumento del traffico e specialmente per i forti trasporti derrate avutisi negli ultimi mesi dell'esercizio, si dovettero mettere in servizio le poche locomotive appartenenti a gruppi efficienti, che erano rimaste accantonate alla fine dell'esercizio precedente.

1. — I più importanti dislocamenti di locomotive a vapore si ebbero :

a) in inverno verso il mese di dicembre, per concentrare nei depositi del Piemonte e Liguria le locomotive a vapore necessarie per sussidiare la trazione elettrica, ove fosse stata deficiente l'energia. La loro utilizzazione non fu però necessaria ;

Digitized by Google

b) verso la fine di aprile, per fornire ai depositi interessati le locomotive occorrenti per i trasporti derrate, dei mesi di maggio e giugno. Servirono a tale scopo le locomotive accantonate come si è detto al punto *a*) nel Piemonte e Liguria;

c) verso la fine di maggio, per la destinazione delle locomotive ricavate dall'elettrificazione della linea Sestri-Spezia, colle quali si rafforzò la dotazione di qualche deposito che ne aveva bisogno;

d) per provvedere alle esigenze dei treni più pesanti e veloci della Sicilia si destinarono a Catania 10 locomotive gr. 745 prelevandole in Calabria dove furono sostituite con altrettante gr. 735;

e) per provvedere alle esigenze della linea Cremona-Borgo S. Donnino, sulla quale si erano rese insufficienti le locomotive gr. 870 si destinarono a Cremona delle locomotive gr. 875, prelevandole a Padova, dove furono sostituite con locomotive gr. 910;

f) si assegnarono a Napoli delle locomotive gr. 746 per migliorare il servizio dei treni diretti rapidi e pesanti della linea Napoli-Roma;

g) si predisposero per la spedizione in Sardegna 12 locomotive gr. 740 per migliorare i servizi merci e viaggiatori di quell'isola e provvedere al previsto aumento del traffico.

2. — Per quanto riguarda le locomotive elettriche sono state definite le dotazioni dei singoli depositi elettrici in esercizio, col criterio di raggiungere la massima utilizzazione dei mezzi assegnati, e rendere disponibile un sufficiente numero di locomotori in ottime condizioni da destinarsi per l'esercizio delle linee Spezia-Livorno e Firenze-Bologna, sulle quali tra breve verrà attivata la trazione elettrica.

Tale scopo si è raggiunto con il controllo sistematico delle percorrenze effettuate dai locomotori fra due riparazioni generali e con una più intensa ed accurata manutenzione del materiale.

Pel servizio della Genova-Spezia si è leggermente aumentata la dotazione del deposito elettrico di Terralba di locomotori a grande velocità e quella del deposito elettrico di Rivarolo di locomotori del gruppo E. 550. Si sono inoltre assegnati al deposito di Spezia Migliarina 14 locomotive elettriche del gruppo E. 550.

Sono state assegnate a Napoli 23 automotrici per il servizio della nuova linea Napoli-Pozzuoli.

16. **Quantità media di materiale atto al servizio.** — 1° – *Locomotori.* — La quantità media dei mezzi di trazione (locomotive ed automotrici, a vapore ed elet-

Digitized by Google

triche) atti al servizio nel 1925-26 fu di **5.079** contro 5.039 nel 1924-25, come risulta dal seguente prospetto:

ANNO	Locomotive ed automotrici a vapore			Locomotive ed automotrici elettriche			Disponibilità di locomotive ed automotrici per ogni 100 vetture
	complessiva	% sulla dotazione media	per km. di lunghezza media esercitata	complessiva	% sulla dotazione media	per km. di lunghezza media esercitata	
1925-26	**5.079**	*80,4*	*0,322*	**401**	*69,0*	*0,438*	—
1924-25	5.039	*78,83*	*0,322*	(1) 386	*70,2*	*0,450*	—
Variazioni rispetto al 1924-25	+ 40	+ 1,57	—	+ 15	— 1,2	— 0,012	—

(1) Nella relazione per l'esercizio 1924-25 la quantità delle locomotive ed automotrici elettriche atte al servizio era stata indicata in 355 perchè non si comprendevano le locomotive sotto collaudo che invece quest'anno si è creduto opportuno di considerare.

Nelle locomotive a vapore si nota un aumento sia nelle quantità assolute che in quelle percentuali sulla dotazione. Ciò deriva dal fatto che le locomotive ex-austriache, immesse nel parco nell'esercizio precedente, furono in questo esercizio messe in efficienza ed anche dai miglioramenti ottenuti nelle condizioni delle altre locomotive del parco.

La quantità di locomotive a vapore ed elettriche atte al servizio risultarono sufficienti al traffico che occorse smaltire nell'esercizio 1925-26, intensificando però l'utilizzazione delle medesime, specialmente nei mesi di maggio e giugno nei quali si ebbero, come già si disse, eccezionali trasporti di derrate.

Le locomotive a vapore accantonate (vedi allegato n. 21) che erano 246 alla fine dell'esercizio precedente, si ridussero alla fine dell'esercizio 1925-26, a **128** quasi tutte appartenenti a gruppi di scarsa utilizzabilità, e comprese in programma di demolizione, sulle quali pertanto, non si può fare assegnamento che per casi assolutamente eccezionali.

Le locomotive efficienti possono perciò considerarsi tutte normalmente utilizzate.

Invece, come risulta dall'allegato n. 21, il numero dei locomotori accantonati al 30 giugno 1926 è di **46**, di fronte a 34 del precedente esercizio, superiore pertanto a questo, sebbene sia aumentata l'estensione della rete elettrificata ed il relativo traffico.

Inoltre detti locomotori disponibili sono tutti in ottime condizioni, essendo usciti dalla riparazione generale.

Digitized by Google

Le automotrici elettriche accantonate, che nel precedente esercizio erano 23 sono invece rimaste soltanto 2 perchè sono state impiegate per il servizio della Napoli-Pozzuoli.

Avuto riguardo ai diversi servizi si nota una certa deficienza nelle locomotive a grande velocità per treni rapidi pesanti, deficienza alla quale si provvede ora con intensa utilizzazione delle locomotive esistenti e si potrà provvedere meglio in seguito colle nuove locomotive dei gruppi 685-686-746 e 747 attualmente in costruzione.

Con queste e con quelle pure in ordinazione del gruppo 744 si potranno migliorare i servizi viaggiatori della Sicilia e si potrà far fronte all'aumento di traffico sulle linee esistenti e su quelle nuove di prossima attivazione, fra le quali particolarmente importante la direttissima Roma-Napoli.

Dal quadro qui sopra riportato si nota la lieve diminuzione del 12 % nella quantità delle locomotive elettriche atte al servizio, però con l'avvenuta assunzione di nuovi operai presso i depositi di trazione elettrica e con l'intervenuta organizzazione della ditta Wickers-Terni di Spezia, che ha contratto di riparazione di locomotive elettriche, la diminuzione dell'arretrato si è iniziata già dal febbraio u. s.

I mezzi di trazione elettrica a disposizione furono ad ogni modo sufficienti per sopperire alle esigenze del traffico accresciuto, anche per la estensione dell'esercizio sulla Sestri-Spezia.

2° – *Veicoli.* — Il quantitativo medio di veicoli atti al servizio nel 1925-26 rispetto alle corrispondenti quantità del 1924-25 risulta dal seguente specchietto:

	Carrozze		Bagagliai e postali	Carri
	a carrelli	a due o tre sale		
1925-26	**3.410**	**2.202**	**2.887**	**129.798**
1924-25	3.161	2.694	3.349	134.668
Variazioni rispetto al 1924-25	+ 249	— 492	— 462	— 4.870

MANUTENZIONE.

17. **Quantità di locomotive fuori servizio per riparazioni.** — La giacenza media giornaliera di locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche fuori servizio per

Digitized by Google

riparazioni nell'esercizio 1925-26, paragonata a quella del 1924-25 con la relativa percentuale rispetto alla dotazione media, risulta dallo specchio seguente:

ESERCIZIO	Locomotive ed automotrici a vapore		Locomotive ed automotrici elettriche	
	Quantità	% sulla dotazione media	Quantità	% sulla dotazione media
1925-26	**1.242**	**19,6**	**181**	**31,0**
1924-25	*1.378*	*21,5*	*164*	*29,8*

Rispetto al 1924-25 si ebbe quindi una diminuzione dell'1,9 % nella quantità media di locomotive ed automotrici a vapore, ed un aumento dell'1,2 % per le locomotive ed automotrici elettriche in riparazione.

Ciò dimostra un migliorato rendimento dei mezzi di riparazione e della mano d'opera per la trazione a vapore mentre l'aumento della percentuale per la trazione elettrica è inerente alle condizioni esposte al paragrafo 14.

La situazione del materiale rotabile (locomotive a vapore ed elettriche ed automotrici elettriche) rispettivamente al 30 giugno 1926 e al 30 giugno 1925, risulta dall'allegato n. 21.

18. **Quantità di veicoli fuori servizio per riparazioni.** — Nel seguente prospetto è stata indicata la giacenza media giornaliera dei veicoli fuori servizio per riparazioni nell'esercizio 1925-26 col confronto con la stessa giacenza nell'esercizio 1924-25 e con le relative percentuali rispetto alla consistenza.

ESERCIZIO	Carrozze a carrelli		Carrozze a 2 o 3 sale		Bagagliai e postali		Carri	
	Quantità	% sulla consistenza	Quantità	% sulla consistenza	Quantità	% sulla consistenza	Quantità	% sulla consistenza
1925-26	**1.351**	**28,0**	**1.577**	**31,5**	**1.434**	**29,9**	**21.672**	**13,6**
1924-25	1.497	*31,7*	2.335	*42,4*	1.522	*30,8*	18.078	*11,2*
Differenze . . .	— 146	— 3,7	— 58	— 10,9	— 88	— 0,9	+ 3.594	+ 2,4

Si fa rilevare che circa 700 carrozze a due sale che hanno superato l'età limite e che perciò non conviene di rimettere in completa efficienza, sono accantonate tenendole di scorta per brevi bisogni di carattere eccezionale.

L'aumento di carri fuori servizio nel 1925-26, in confronto al 1924-25, fu dovuto a cause transitorie che diedero luogo a un maggior ritiro di carri dalla circola-

Digitized by Google

zione, quali la diminuzione dei periodi intercorrenti tra una revisione e l'altra ; il più intenso etichettamento di carri per guasti agli imperiali in seguito a più severe disposizioni date al riguardo ; l'etichettamento di numerosi carri scoperti con telaio misto dell'ex Commissariato Combustibili nazionali, per l'invio alle ditte private, incaricate della loro trasformazione in carri chiusi.

Il miglioramento invece verificatosi in generale nella giacenza media giornaliera dei veicoli fuori servizio devesi anche alla diminuzione della percentuale dei riscaldi verificatisi durante l'esercizio 1925-26. La percentuale di tali riscaldi, riferita agli assi-chilometri percorsi dai veicoli, fu minima nel 1914 e massima nel 1920, dopo il quale anno andò gradatamente decrescendo come si può rilevare dall'unito specchietto.

SPECIE DEI VEICOLI	PERCENTUALE DEI RISCALDI OGNI 100.000 ASSI-KM.							
	1914	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1° Sem. 1926
Carrozze	0, 117	0, 185	0, 193	0, 163	0, 153	0, 197	0, 163	0, 129
Bagagliai	0, 272	0, 722	0, 457	0, 282	0, 334	0, 362	0, 202	0, 166
Carri.	0, 558	1, 849	1, 645	1, 483	1, 152	1, 098	1, 051	1, 042
TOTALE. . .	0, 947	2, 756	2, 295	1, 928	1, 639	1, 657	1, 416	1, 337

Il forte aumento del numero dei riscaldi avutosi nel 1920, si deve all'introduzione nel nostro parco dei veicoli ex austro-ungarici e germanici, muniti come è noto, dei più svariati tipi di boccole, al prolungamento, adottato per necessità fino dal periodo bellico, dei periodi di rialzo, e al sensibile aumento delle percorrenze in confronto al 1914.

La graduale diminuzione della percentuale dei riscaldi dei carri, che dal valore di 1,849 del 1920, nel 1° semestre del corrente anno è scesa a 1,042, sta a dimostrare il miglioramento conseguitosi nella manutenzione e lubrificazione di questi veicoli. Tale miglioramento sarebbe stato più accentuato se la percentuale non fosse ancora fortemente gravata dal numero dei riscaldi dei carri ex astro-ungarici e germanici e da quello dei riscaldi dei veicoli di altre Amministrazioni che anche nel 1925 sono stati rispettivamente 7.337 e 4.194 (totale 11.531) contro 21.607 riscaldi di carri di proprietà o di tipo ferrovie dello Stato.

Per i riscaldi delle carrozze e dei bagagliai non si è avuta fino al 1924 la stessa linea decrescente, che si è verificata per i carri, ciò che devesi attribuire, come si è accennato, al sensibile aumento delle percorrenze e al prolungamento

Digitized by Google

dei periodi per i rialzi. Dal 1924 in poi si è però avuto anche per questi veicoli una graduale diminuzione della percentuale dei riscaldi, che dal rispettivo valore di 0,197 e 0,362 del 1924, è scesa a 0,129 e 0,166 nel 1° semestre 1926. Anche per le carrozze e i bagagliai si è quindi conseguito un miglioramento.

19. **Riparazione delle locomotive nelle officine dei depositi.** — Nelle officine dei depositi (allegato n. 19) si eseguirono nell'esercizio 1925-26 per le locomotive a vapore **1.722** medie riparazioni, in confronto di 1.635 dell'esercizio precedente; si eseguirono inoltre altre **2.391** importanti riparazioni, in confronto di 2.141 dell'esercizio precedente. La complessiva produzione in lavori eccedenti la manutenzione corrente fu perciò superiore di 287 unità rispetto a quella dell'esercizio precedente, quantunque il lavoro di manutenzione corrente, non valutabile in cifre, sia stato certo superiore a quello del precedente esercizio, in conseguenza dell'aumentato traffico e dei trasporti derrate, per il deperimento delle locomotive di tipo antiquato e per i lavori di montaggio e modifica dovuti eseguire alle locomotive ex austriache a noi venute in seguito alla ripartizione del materiale ex austriaco.

Tale aumento di produzione trova riscontro nell'aumentato numero di locomotive in servizio, nelle migliorate condizioni generali del parco, che hanno dato a loro volta benefici nel migliorato andamento dei treni.

La durata media delle medie riparazioni nelle officine dei depositi di trazione a vapore fu di giorni **43,** quella delle riparazioni importanti (rialzo con ricambio parziale di tubi, ricambi di tubi che superino un quarto del fascio tubolare, pezze alla boccaporta, ecc.) fu di giorni **25,** contro 42 e 24 rispettivamente dell'esercizio precedente.

Per le locomotive ed automotrici elettriche nelle officine dei depositi elettrici oltre alla manutenzione ordinaria si eseguirono nell'anno corrente **316** riparazioni generali e **944** riparazioni speciali, mentre nell'esercizio precedente si erano eseguite 173 riparazioni generali e 1.383 riparazioni speciali.

Tali dati comprendono anche la produzione della officina di Rivarolo che sino al novembre scorso, fu gestita come deposito locale e successivamente esplicò la sua attività anche a beneficio dei compartimenti limitrofi.

La durata media delle riparazioni generali nei depositi elettrici fu di **72,1/2** giorni e delle riparazioni speciali fu di **11,1/2** giorni di fronte a giorni 87 per le riparazioni generali e 10 per le riparazioni speciali dell'esercizio precedente.

L'aumentata produzione di riparazioni generali e la minore durata media di esse sono dovute ai nuovi apporti di mano d'opera ottenuti con l'assunzione di operai, sia ad integrazione delle piante dei depositi esistenti, sia destinati provvisoriamente a detti depositi per istruzione, ed inoltre all'assegnazione in via temporanea

Digitized by Google

alla trazione elettrica di operai della trazione a vapore presso i depositi misti di Torino smistamento, Alessandria e Rivarolo.

Il minore numero di riparazioni speciali, malgrado l'aumento della rete elettrificata, rispetto al precedente esercizio, è indice delle migliorate condizioni delle macchine impiegate per l'esercizio in relazione ad una più accurata manutenzione.

20. **Riparazione locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione**. — Una importante innovazione è stata introdotta durante il 1925-26 nell' organizzazione delle riparazioni delle locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione.

Il sistema di riparazione adottato tradizionalmente presso le officine di Stato, e trasmesso quindi, in base ai contratti, alle officine private richiede che, di massima, la locomotiva esca dall'officina, dopo le riparazioni, con quegli stessi organi che essa possedeva entrando, salvo quelli necessariamente ricambiati perchè irreparabili.

Ne risulta che la durata complessiva della riparazione dipende strettamente da quella della parte che chiede un più lungo lavoro, e cioè la caldaia.

Seguendo ora la pratica di alcune grandi reti estere, e colle modificazioni suggerite dalle nostre particolari condizioni, si è stabilito di adottare il seguente nuovo sistema.

Appena entrata in officina la locomotiva viene smontata: ed i suoi organi passano per la riparazione ai diversi reparti; quegli organi, la cui riparazione di regola richiede non più di tre settimane, vengono messi immediatamente in lavoro, ed il loro procedere viene di giorno in giorno seguito da apposito dirigente: tutti gli altri elementi della locomotiva tra cui la caldaia, vengono ricambiati con altri prelevati dalle scorte e già pronti o quasi.

Gli organi ricambiati alla prima macchina vengono rapidamente riparati e destinati alla seconda; creandosi per tal modo un ciclo per l' effettuazione del quale la scorta dei pezzi di ricambio occorrenti si riduce ad un minimo.

Questo metodo, applicato prima per esperimento, poi in via regolare, (per quanto in scala ridotta) alle locomotive del gr. 740 a Rimini e 685 a Torino, e quindi gradualmente ad altre officine, ha avuto sinora pieno successo.

Infatti mentre col procedimento finora adottato si aveva per ogni cento locomotive in dotazione, nove almeno costantemente in officina, col nuovo sistema tale numero si riduce a 2, 4. Si ottiene quindi il notevole risultato di aumentare del 6,6 % la efficienza del parco, con grande vantaggio dell'esercizio.

In via secondaria si è poi osservato che l'obbligo imposto di seguire uno schema predeterminato, a cui si informi sia il lavoro d'officina che il rifornimento

Digitized by Google

delle scorte, ha avuto per effetto un aumento nella produzione delle officine in locomotive riparate senza scapito della qualità; la quale viene sempre controllata a cura del Servizio centrale della trazione sui referti dei depositi riceventi.

Il nuovo procedimento, facilitato in oggi dal progresso ottenuto nella unificazione dei tipi del materiale, ha dovuto tuttavia essere prima studiato in ogni suo dettaglio per evitare che l'aumento delle scorte dei pezzi di ricambio e in particolare delle caldaie, potesse assorbire gli altri vantaggi tecnici ed economici enunciati.

Visti i buoni risultati ottenuti, l' Amministrazione sta esaminando la possibilità di estendere il sistema anche alle officine private, per quanto sia oggi compatibile colla forma dei contratti vigenti.

Il numero delle locomotive a vapore riparate nelle officine dello Stato nell'esercizio 1925-26 fu di **775** (**731** locomotive a scartamento normale e **44** a scartamento ridotto) (vedasi allegato n. 19) contro 675 (653 a scartamento normale e 22 a scartamento ridotto) riparate nell'esercizio 1924-25.

Nelle riparazioni eseguite durante l'esercizio 1925-26 il numero di quelle complesse speciali e complesse, che nell'esercizio precedente era stato del 65 % di quelle semplici, è sceso al **57** %.

Ciò deriva dalla diminuita immissione nel parco delle locomotive ex austriache, di tipo speciale e complesso, che vennero quasi tutte riordinate o riparate durante l'esercizio 1924-25.

Quanto alla specie delle riparazioni, per quelle radicali, cioè con ricambi completi di forni o di caldaie, si nota una sensibile diminuzione (**17** % nel presente esercizio contro il 24 % dell'esercizio precedente).

Pure le grandi riparazioni presentano una diminuzione (**58** % nel presente esercizio contro 62 % dell'esercizio 1924-25).

Ciò è dovuto, oltre che alla migliorata condizione del parco, alle riparazioni di lamiere di rame dei forni mediante saldatura autogena, che eseguite anche presso i depositi locomotive da personale specializzato delle officine, sono state estese ad oltre 360 locomotive in servizio, contribuendo a prolungare la vita dei forni con grande economia di consumo di rame e di mano d'opera.

Le riparazioni medie e assimilate, in confronto del precedente esercizio, sono in sensibile aumento.

Oltre il materiale a scartamento normale ed a scartamento ridotto delle linee sicule, furono riparate **3** locomotive a scartamento ridotto delle linee Ora-Predazzo e Trento-Malè.

Assumendo come unità di lavori la grande e la radicale riparazione di una locomotiva di tipo semplice ed uniformando a tale misura tutte le altre

Digitized by Google

riparazioni, risultano riparate **861** unità, in confronto delle 785 unità avute nel 1924-25.

Il rapporto locomotive riparate-operaio nell'esercizio 1924-25 fu di 0,20. Nell'esercizio 1925-26 è stato di **0,24.**

La durata media delle riparazioni delle locomotive a vapore fu di giorni **130** per le radicali e grandi e di giorni **90** per le medie e assimilate, mentre nell'esercizio 1924-25 era stata rispettivamente di 158 e 99 giorni.

La sensibile diminuzione della giacenza di riparazione, che si è tradotta in altrettanta sensibile diminuzione della percentuale di macchine fuori servizio per attesa riparazione e per riparazione, è stata conseguita con la migliorata organizzazione del lavoro nelle officine ; che è stata oggetto di vigile esame e di speciale cura.

L'aumento di produzione si è verificato nonostante le numerose commissioni di costruzione di pezzi di ricambio e parti di rotabili sfogate dalle officine per conto magazzino su richiesta delle officine private, depositi locomotive e squadre rialzo.

Nelle officine sono stati costruiti, e con ottimo risultato, dei forni di rame di locomotive senza chiodatura, completamente saldati : si sono iniziati anche esperimenti di saldature elettriche di cilindri.

Nell'esercizio 1925-26 è stata trasformata l'officina deposito di Rivarolo in officina di grande riparazione e dal dicembre 1925 a tutto il 30 giugno 1926, ha eseguito **57** riparazioni generali e **33** revisioni generali di locomotori, più la riparazione di **184** motori completi e **4** rotori.

21. **Riparazione locomotive nelle officine private.** — Le locomotive a vapore riparate nelle officine dell'industria privata, durante l'esercizio 1925-26, furono (vedasi allegato n. 19) **642** di fronte a 596 nell'esercizio 1924-25.

Assumendo come unità di lavoro la radicale e la grande riparazione di una locomotiva di tipo semplice, e ragguagliando a tale misura tutte le altre riparazioni, risulta che nell'esercizio 1925-26 furono riparate **999** unità in confronto a 919 unità nell'esercizio 1924-25.

Ora, se dai dati riportati sopra risulta che le ditte hanno nel 1925-26 riparato un maggior numero di locomotive dell'anno precedente, ciò dipende dal fatto che i contratti di riparazione si riferiscono ad anno solare, e quindi le ditte possono spostare la produzione da un semestre all'altro modificando così la produzione per anno finanziario.

Le ditte officine di Savigliano, Brown-Boveri e Terni di Spezia con le quali nell'esercizio 1924-25 furono stipulati contratti per la riparazione di locomotori

Digitized by Google

elettrici, hanno riconsegnato nell'esercizio 1925-26 n. **32** locomotori riparati in confronto ai 2 consegnati nell'esercizio 1924-25.

22. **Riparazione tachimetri per locomotive.** — L'organizzazione iniziata nell'esercizio precedente per la riparazione razionale degli apparecchi tachimetrici e per la costruzione dei pezzi di ricambio allo scopo di emanciparci nel loro acquisto dall'estero, ha proseguito secondo i programmi di cui è cenno nella relazione precedente.

I tempi medi impiegati per la revisione di ciascun apparecchio sono stati sensibilmente ridotti. Infatti la media del 1° semestre 1926 è stata di ore **16,30**, mentre quella semestrale consolidata negli esercizi precedenti alla guerra era di ore 42 per apparecchio.

Con il progredire della costruzione in serie dei pezzi di ricambio e della riparazione metodica degli apparecchi, si è potuta già iniziare la trasformazione dei tachimetri « Hausshalter » in tachimetri tipo « Hasler », allo scopo di ottenere l'unificazione degli apparecchi nel tipo più corrispondente alle nostre esigenze e ottenere in pari tempo una diminuzione di scorta di pezzi di ricambio ed un più uniforme metodo di riparazione.

23. **Riparazione dei veicoli nelle squadre di rialzo.** — Come risulta dall'allegato n. 20 nell'esercizio 1925-26 furono riparati nelle squadre di rialzo complessivamente **401.680** veicoli oltre a **803.291** altri veicoli che vi subirono operazioni di manutenzione corrente, mente nel 1924-25 si ebbero 586.527 veicoli riparati e 622.437 veicoli di manutenzione corrente. La diminuzione di veicoli riparati che apparirebbe dalle cifre suesposte è fittizia, derivando da nuovi criteri intervenuti nella valutazione delle riparazioni eseguite presso le squadre, per cui molti lavori, che prima venivano considerati come vere e proprie riparazioni, ora invece vengono classificati tra le operazioni di manutenzione corrente. Se si considerano in complesso i veicoli riparati si ha un quantitativo di **1.204.971** veicoli riparati nel 1925-26 in confronto a 1.208.964 del 1924-25. La lieve differenza in meno è compensata dalla maggiore importanza delle riparazioni eseguite.

24. **Riparazione dei veicoli nelle officine dell'Amministrazione.** — Dalle officine dell'Amministrazione uscirono riparati, durante l'esercizio 1925-26, **14.591** veicoli e cioè: **8.091** carri, **1.281** bagagliai, **5.219** carrozze (delle quali **2.683** a carrelli) di fronte a 14.219 veicoli riparati nell'esercizio precedente; e cioè: 7.273 carri, 1.398 bagagliai e 5.548 carrozze (di cui 2.374 a carrelli).

In questo esercizio si è quindi verificato un sensibile aumento nel complesso dei veicoli riparati e specialmente nelle carrozze a carrelli.

Digitized by Google

L'aumento di produzione apparirà anche più evidente ove si consideri che il numero degli assi ragguagliati riparati è stato di **254.698** di fronte a 247.630 nell'esercizio 1924-25, mentre che il numero degli operai addetti alla riparazione dei veicoli è, sia pure di poco, diminuito.

Il numero degli assi ragguagliati riparati da ogni operaio in questo esercizio è aumentato da 94 a **97**.

Nel decorso esercizio furono infine meglio curati la proprietà e il decoro delle carrozze e vennero modificate secondo i più recenti criteri le ritirate di circa **500** vetture a carrelli.

Il suddetto aumento di produzione si è verificato, nonostante le numerose commissioni di costruzione di pezzi di ricambio e parti di rotabili sfogati dalle officine per conto magazzini, su richiesta delle officine private, depositi locomotive e squadre rialzo; esso è dovuto alla migliorata organizzazione di lavoro nelle officine stesse.

Per quanto riguarda la riparazione dei veicoli vedasi anche l'allegato n. 20.

25. **Riparazione dei veicoli nelle officine private.** — Dalle officine private uscirono riparati, durante l'esercizio 1925-26, **30.897** veicoli e cioè **28.831** carri, **803** bagagliai e **1 263** carrozze (delle quali 852 a carrelli), di fronte a 32.439 veicoli e cioè 29.918 carri, 829 bagagliai e 1.692 carrozze (delle quali 1.278 a carrelli) riparati nell'esercizio precedente. Si è perciò avuta una diminuzione, sul numero complessivo, di 1.542 veicoli riparati.

Si deve però tenere conto che tale diminuzione grava esclusivamente sui veicoli riparati di piccola, mentre si ha un aumento di 604 veicoli nelle riparazioni di grande entità.

Maggiori dati sulla riparazione dei veicoli sono riportati nell'allegato n. 20.

26. **Costo delle riparazioni.** — Per le riparazioni eseguite nelle officine private i costi medi furono i seguenti:

		1925-26	1924-25
Costo medio per locomotiva	L.	**151.600**	162.800
» » » asse-carrozza.	»	**6.245**	6.200
» » » asse-bagagliaio.	»	**4.716**	4.230
» » » asse-carro	»	**1.972**	1.830

Digitized by Google

Il minor costo medio di riparazione delle locomotive riferito ad unità riparata, per quanto durante l'esercizio 1925-26 si sia avuto un aumento sensibile e costante nel prezzo dei materiali e della mano d'opera, trova giustificazione:

a) nel fatto che per disposizione contrattuale le ditte riparatrici di locomotive devono tenere adeguate scorte di materiali, e specialmente di quelli di rame che hanno larga influenza sul costo di riparazione delle locomotive. Ne deriva che in massima parte dalle ditte sono stati impiegati materiali acquistati nell'esercizio 1924-25 ed anche prima, per cui il maggior costo dei materiali non ha avuto quasi influenza sul costo delle riparazioni eseguite nell'esercizio 1925-26;

b) nel fatto che per le migliorate condizioni del parco locomotive non tutte le locomotive inviate alle ditte per la riparazione necessitavano di grandi lavori, per cui il maggior costo della mano d'opera, è stato compensato, dal minor lavoro occorso ad una parte delle locomotive riparate;

c) nel fatto che, per deficienti disponibilità di locomotive dei tipi più complessi si è aumentata l'assegnazione alle ditte di locomotive semplici, tantochè la maggior produzione avutasi nell'esercizio 1925-26, rispetto a quella avutasi nell'esercizio 1924-25, è data quasi esclusivamente da locomotive di tipo semplice.

Il maggior costo invece avutosi nella riparazione dei veicoli è dovuto in gran parte all'aumento verificatosi nel 2° semestre 1925 nei costi dei materiali e della mano d'opera, ed anche ai maggiori lavori ordinati per modificazioni e migliorie fatte eseguire.

Le spese complessive delle riparazioni eseguite direttamente dall'Amministrazione e quelle eseguite dalle officine private nell'esercizio 1925-26 e in quello precedente risultano dal seguente prospetto, distinte per genere di rotabili:

	Ferrovie Stato		Ditte private		Complessivamente	
	1925-26	1924-25	**1925-26**	1924-25	**1925-26**	1924-25
	Milioni					
Locomotive-tender ed automotrici a vapore	**210**	177	**97**	92	**307**	269
Locomotori ed automotrici elettriche e relative apparecchiature	**20**	14	**4**	—	**24**	14
Carrozze	**81**	71	**27**	37	**108**	108
Bagagliai	**8**	11	**8**	7	**16**	18
Carri	**60**	61	**116**	113	**176**	174
Totali	**379**	334	**252**	249	**631**	583

Digitized by Google

STUDI ED ESPERIMENTI.

27. **Miglioramenti alle locomotive a vapore.** — In relazione alla già intrapresa sistemazione dell'armamento delle linee di primaria importanza, allo scopo di potere acconsentire un maggior peso per asse ed una maggiore velocità, è stato iniziato lo studio di un nuovo tipo di locomotiva viaggiatori, con un peso per asse assai prossimo alle 20 tonnellate, capace di una velocità di 120 km.-ora e con una potenza ai cerchioni di circa 2000 HP.

Per treni direttissimi senza fermate intermedie è stato progettato un nuovo tipo di tender avente la capacità di 32 metri cubi di acqua e 7 tonnellate di carbone, tale cioè da rendere possibile l'abolizione di rifornimenti intermedi.

Su varie locomotive già progettate venne studiata l'applicazione della distribuzione a valvole sistema Caprotti.

La unificazione dei pezzi di ricambio, sia per le locomotive della nostra dotazione, sia per quelle ricevute in conto riparazioni, è proceduta in modo da ridurre ulteriormente i tipi e i quantitativi di materiali di scorta.

Vennero studiati vari perfezionamenti di carattere generale per le locomotive a vapore : tra cui un nuovo apparecchio per la pulizia dei tubi bollitori delle caldaie, manovrabile dallo stesso personale di macchina anche durante la corsa ; notevoli semplificazioni nei distributori delle locomotive, e un nuovo tipo di cuscinetto per sale e bielle atto a diminuire la possibilità di riscaldi.

Fu deciso di effettuare sulla linea Milano-Piacenza e con 33 locomotive del gruppo 690, anche un pratico esperimento di un apparecchio per la ripetizione e registrazione nella cabina della locomotiva delle indicazioni dei segnali fissi della via.

28. **Lubrificazione gruppi motori delle locomotive.** — Al fine di rendere sempre più economica e sicura la lubrificazione dei gruppi motori delle locomotive si è portata l'attenzione sui diversi tipi di oliatori centrali per distributori e cilindri delle locomotive e si è riconosciuto sperimentalmente che la lubrificazione migliore è quella fornita da pompe ad elementi distinti, in cui sia possibile controllare direttamente il consumo dell'olio per ogni organo o gruppi di organi da lubrificare, completata da un opportuno emulsionatore d'acqua che migliori la lubrificazione, specie nella marcia a regolatore chiuso delle locomotive a vapore.

Digitized by Google

29. **Miglioramenti nel servizio di trazione dei treni merci.** — Nell'occasione di prove dinamometriche con treni merci a lungo percorso senza fermate e con treni merci con fermate a tutte le stazioni fu messa di nuovo in evidenza in modo diretto e in valore quantitativo la ben nota economia di esercizio che deriva dall'effettuazione di trasporti per merci tra due centri di smistamento senza nessuna manovra nelle stazioni dello stradale e con velocità commerciale di poco inferiore a quella di piena corsa generalmente stabilita in 40-45 km.-ora.

Sulla linea Bologna-Rogoredo, dove tali prove furono eseguite, si riscontrò che la sola economia di carbone per unità di lavoro espressa in etta-tonnellate chilometro virtuali di treno completo, rispetto ai trasporti effettuati coi treni merci ordinari, raggiungeva la percentuale del 40 %, senza contare i vantaggi della migliore utilizzazione del personale di macchina e di scorta e delle locomotive, nonchè la più rapida resa dei trasporti e la diminuzione del ciclo del carro.

Dall'esperimento dinamometrico si passò perciò all'esperimento di esercizio con treni merci rapidi, congiungenti rispettivamente Milano con Ancona, Livorno con Roma, Livorno con Napoli Speronè, Novara con Mestre, e dopo l'esito soddisfacente ottenuto in un breve periodo sperimentale, con il nuovo orario 15 maggio 1926, si estese la rete dei treni merci rapidi collegando tra loro i centri più importanti d'Italia con treni merci a grande e piccola velocità aventi velocità commerciale generalmente di circa 30 km.-ora, con massimi di 35 km.-ora.

Questi tipi di treni sono adatti ai servizi a lungo percorso che non escludono la necessità dei treni raccoglitori destinati a sfogare il traffico locale.

L'importanza economica di questi trasporti è tale che ha consigliato di destinarvi apposite locomotive ad elevata autonomia di rifornimento d'acqua ed ha contribuito a dare maggiore importanza allo studio e alla costruzione delle nuove locomotive dei gruppi 743 e 744.

30. **Automotrice a carrelli con motori a combustione.** — Lo studio iniziato nell'anno scorso di una automotrice con motore a combustione interna funzionante a nafta è stato portato a compimento, utilizzando una vecchia automotrice a vapore come veicolo e un motore a scoppio proveniente da bottino di guerra, adattato in modo da funzionare esclusivamente a nafta.

La trasmissione tra i motori e le ruote venne fatta elettricamente.

Dagli esperimenti fatti è risultata la possibilità di usare con questo sistema esclusivamente nafta anzichè miscele di nafta e benzina o sola benzina. Inoltre si è constatata la grande elasticità e facilità di manovra che la trasmissione elettrica presenta.

Digitized by Google

Un'automotrice di questo tipo è già entrata in servizio e un'altra è in corso di costruzione.

31. **Automotrici con motori a scoppio.** — Si sono ultimati gli esperimenti con una automotrice con motore a scoppio, costruito dalla ditta Deutsche Werke di Kiel, fornita del carburatore Aliverti, funzionante con miscela di nafta fluida e benzina in proporzioni automaticamente variabili. Per la determinazione dei consumi in servizio sono stati percorsi complessivamente 5.000 chilometri su linee in diverse condizioni altimetriche.

Tali esperimenti hanno dimostrato la possibilità di utilizzare per i motori delle automotrici una miscela di nafta e benzina senza pregiudizio per la buona conservazione del motore e con una riduzione di potenza assai limitata ; i risultati ottenuti consentono perciò di considerare favorevolmente, anche dal punto di vista economico, l'impiego delle automotrici con motore a scoppio su alcune delle nostre linee.

32. **Carrelli manovratori con motori a scoppio.** — Si stanno sperimentando carrelli trasbordatori con motori a scoppio del tipo a testa calda (Deutz di Colonia) e del tipo automobile (Ansaldo).

33. **Lubrificazione periodica delle boccole mediante lana-crine imbevuta di olio minerale scuro.** — Il nuovo sistema di lubrificazione dei cuscinetti e fuselli fu esteso alle boccole di tutti i tender a carrelli dell'Italia settentrionale.

Nel compartimento di Firenze l'applicazione della lana-crine fu generalizzata estendendola oltre che ai tender anche alle boccole delle macchine.

Queste ultime, pure essendo lubrificate in modo sostanzialmente analogo a quello dei tender, richiedono una maggiore sorveglianza, date le caratteristiche costruttive delle sottoboccole, che non consentono di immettere una quantità di lana-crine, e quindi di lubrificante, sufficiente per un lungo periodo di tempo.

Si è ritenuto quindi opportuno di lasciare al personale di macchina la cura di rimbevere di lubrificante, a più brevi intervalli, la lana-crine di dette boccole, mantenendo bene inteso invariate le quantità percentuali di olio, riferite alla percorrenza, a suo tempo stabilite in base agli esperimenti.

I risultati sono stati ovunque soddisfacenti essendosi ottenuta oltre ad una notevole economia di lubrificante una diminuzione nel numero dei riscaldi.

Al 30 giugno 1926 si avevano complessivamente in servizio n. 600 tender e n. 350 macchine lubrificate mediante lana-crine.

Digitized by Google

34. **Locomotive elettriche.** — Venne studiato un tipo di locomotore trifase (gr. E. 554) a cinque assi accoppiati, a due velocità (25-50 km.-ora) e 2.000 kw. di potenza, nel quale si sono introdotte notevoli semplificazioni e perfezionamenti già sperimentati con buon esito, specialmente riguardanti i reostati, gli interruttori, il commutatore di velocità e gli apparecchi di protezione.

Vennero proseguiti gli studi e i progetti per la costruzione di locomotori trifasi a quattro velocità, di cui tre ottenute con i motori accoppiati in parallelo per servizio viaggiatori, gruppo E. 432, aventi lo schema 1-4-1 e la potenza di 2.000 kw. Tali locomotori hanno apparecchiatura e pezzi di ricambio in comune con gli altri progettati dall'Amministrazione.

Furono studiati i progetti di massima per una locomotiva trifase di manovra a due velocità, in modo da sostituire le locomotive a vapore sulle linee elettrificate.

È in istudio il progetto di nuovi locomotori per linee a terza rotaia a 650 volt; e furono studiate e costruite le parti più importanti dell'apparecchiatura elettrica di tipo unificato delle locomotive a corrente continua a 650 volt.

Per le locomotive da utilizzarsi sulle linee con corrente continua a 3.000 volt sono in corso studi ed esperimenti di una apparecchiatura elettrica tipo F. S. da confrontarsi con quelle adottate dalle Ditte che hanno costruite le nuove locomotive di cui trattasi.

Per le locomotive trifasi E. 333 vennero studiati e applicati nuovi dispositivi aventi lo scopo di migliorare il deficiente sforzo di trazione e semplificare l'apparecchiatura elettrica.

Ai locomotori 431 pure trifasi vennero studiate e apportate modifiche alla parte meccanica, allo scopo di rendere più stabile la marcia alle più elevate velocità.

Per i locomotori E. 330 ed E. 550 di tipo più antiquato venne studiato ed applicato un nuovo tipo di refrigerante del reostato atto a permettere un grande numero di avviamenti successivi.

35. **Studi di nuovi veicoli e di modifiche e migliorie ai veicoli già in servizio.** — Fu completato lo studio dei veicoli del nuovo treno reale.

Fu eseguito lo studio di nuove carrozze di 1ª classe e di 2ª classe con cassa interamente metallica, introducendo notevoli modificazioni all'arredamento interno, allo scopo di offrire maggiori comodità al viaggiatore e di dare ai compartimenti un aspetto più elegante, specialmente per la 1ª classe.

Fu eseguito lo studio di nuovi bagagliai a 2 sale con cassa interamente metallica.

Fu iniziato lo studio di nuovi bagagliai a carrelli con cassa metallica.

Digitized by Google

Fu eseguito lo studio di nuove carrozze a carrelli a scartamento ridotto, per le linee secondarie sicule, con compartimenti di 1ª e 3ª classe, un compartimento postale e un compartimento bagagli.

Fu iniziato lo studio di un nuovo tipo di carrozza cellulare che consente la traduzione di un maggior numero di detenuti e in condizioni igieniche notevolmente migliori di quelle delle cellulari attualmente in uso.

Fu eseguito lo studio di nuovi carri chiusi (serie F F) a cassa con ossatura metallica, a lungo passo e di capacità notevolmente maggiore della normale.

Fu eseguito lo studio di nuovi carri chiusi (serie HH) atti specialmente al trasporto di automobili e di mobilio, con cassa ad ossatura metallica, a lungo passo e di capacità maggiore di quella dei carri del genere finora in servizio.

Fu eseguito lo studio di nuovi carri a scartamento ridotto per le linee secondarie sicule con un compartimento bagagli e di altri pure per le suddette linee con compartimento bagagli e compartimento postale.

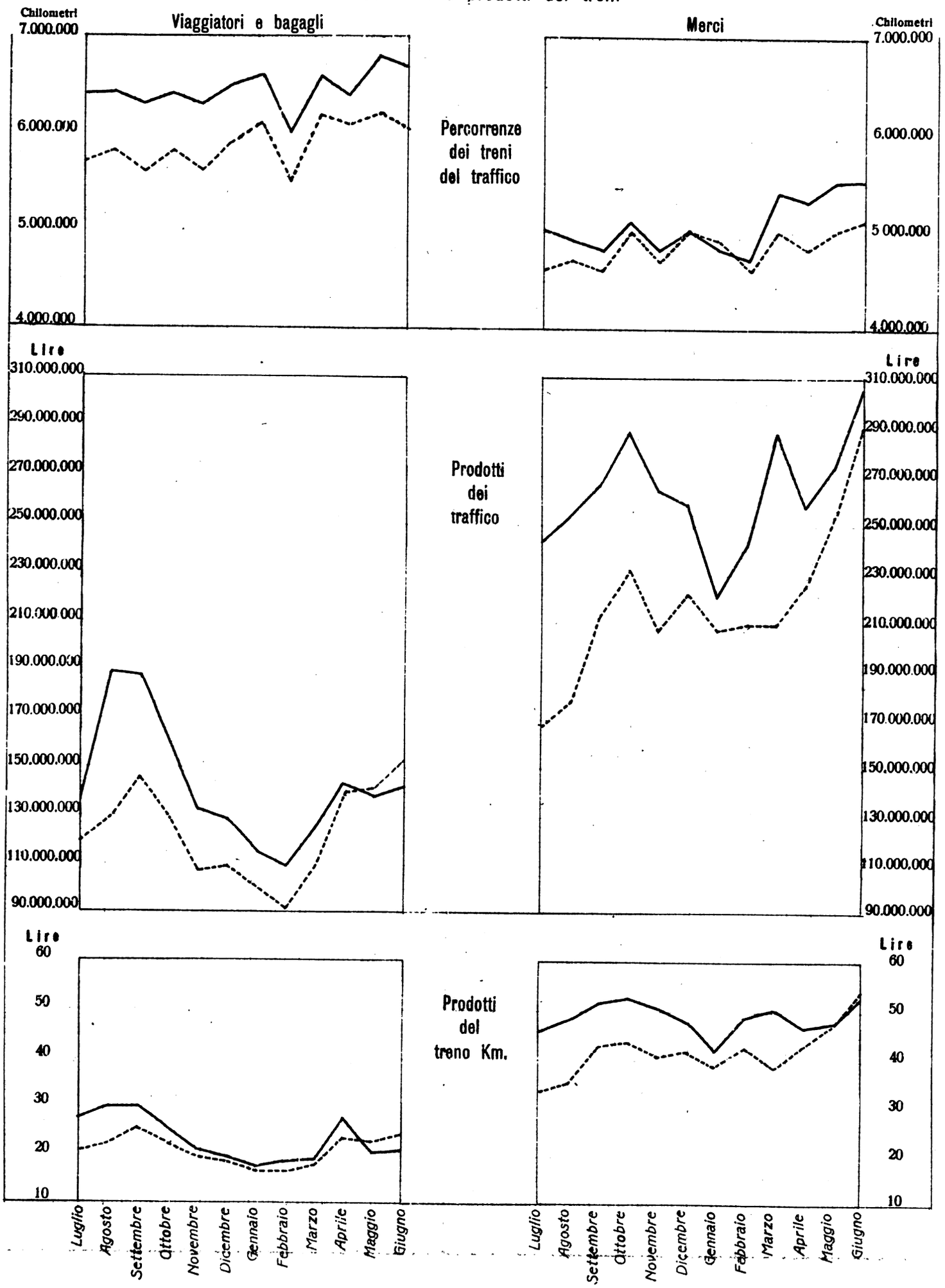
Fu iniziato lo studio di nuovi carri scoperti a carrelli con piano ribassato (serie PPvz) atti al trasporto di merce molto voluminosa.

Fu iniziato lo studio di carrelli speciali per trasportare su linee a scartamento normale carri a scartamento ridotto, allo scopo di allacciare le linee a scartamento ridotto facenti capo a Girgenti con quelle facenti capo a Porto Empedocle, utilizzando il tratto di linea a scartamento normale tra le dette due località.

Furono studiate diverse migliorie alle ritirate di tutte le carrozze allo scopo di renderne più facile la manutenzione e di aumentarne il comfort.

Digitized by Google

Percorrenze e prodotti dei treni



Esercizio 1924-25 --------

Esercizio 1925-26 ———

Digitized by Google

Digitized by Google

CAPO VI.

TRAFFICO.

SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI.

1. **Entità del traffico viaggiatori e bagagli.** — Nell'esercizio 1925-26 il quantitativo totale di biglietti venduti per il servizio viaggiatori fu di **113.570.430** di fronte a 102.608.401 dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di 10.962.029.

È da notare però che quasi la metà di tale aumento va attribuito al nuovo traffico sviluppatosi sulla metropolitana Napoli-Pozzuoli Solfatara (km. 15) che, come si è già detto in altra parte della Relazione, fu aperta al pubblico servizio il 20 settembre 1925. Dato il suo speciale servizio di carattere urbano, vi si è verificato un traffico ingentissimo che, per tutto il periodo dall'apertura fino al 30 giugno 1926, è stato di 5.610.000 viaggiatori.

Se ora consideriamo che questi viaggi furono della percorrenza massima unitaria di km. 15 e media di 12 circa, mentre si ha ragione di ritenere che la percorrenza media di tutti i viaggi effettuati sulla rete dello Stato sia attualmente superiore ai 60 chilometri, si potrebbe, in un calcolo di larga massima, ragguagliare i detti 5.610.000 viaggiatori a circa 1.000.000 viaggiatori ordinari e quindi valutare in 6,4 milioni (ossia nel 6,3 % circa) l'incremento nel numero dei viaggiatori verificatosi sulla rete nell'esercizio 1925-26 rispetto all'esercizio 1924-25.

Tale valore dell'incremento del traffico viaggiatori viene confermato anche dalle seguenti considerazioni.

Il prodotto del traffico viaggiatori nell'esercizio 1925-26 è risultato di **1.639** milioni, mentre nell'esercizio precedente era stato di 1.416 milioni. L'aumento totale risultò pertanto di 223 milioni pari al 15,8 %.

Una parte di detto aumento deriva dai provvedimenti di tariffe disposti col R. decreto-legge 6 aprile 1925 ed andati in vigore col 1° maggio 1925, e questa parte, per l'esercizio 1925-26, può ritenersi corrispondente al 9,8 % (1) del prodotto avuto nel 1924-25.

(1) Da calcoli all'uopo istituiti si è ricavato che le disposizioni del R. decreto legge 6 aprile 1925, hanno portato alle tariffe viaggiatori un aumento medio del 12 % circa. Tenendo conto pertanto che tale aumento era già stato risentito per due mesi (Maggio e Giugno 1925) nell'esercizio 1924-25, si trova che l'aumento di prodotto dell'esercizio 1925-26, rispetto a quello dell'esercizio precedente, è di

$$\frac{13,44 - 12,24}{12,24} = \frac{9,8}{100}$$

Digitized by Google

Si troverebbe quindi che la parte di aumento dei prodotti dovuta all'aumento del traffico viaggiatori è stata nell'esercizio 1925-26 del 6 % circa (15,8 — 9,8).

Per smaltire il traffico viaggiatori suindicato, si effettuarono, nell'esercizio 1925-26, **77** milioni di treni-km. viaggiatori e misti (1) di fronte a 70 milioni effettuati nel 1924-25 (aumento 10 %).

La percorrenza delle carrozze nell'esercizio 1925-26 (scartamento normale e scartamento ridotto) fu di **1.540** milioni di assi-km. di fronte a 1.413 milioni di assi-km. del 1924-25 (aumento 8 %); però, escludendo la percorrenza delle carrozze a vuoto (36 milioni assi-km.) e quella effettuata coi treni di servizio (205.000), restano per il servizio esclusivo del pubblico assi-km. carrozze 1.504 milioni.

Il quantitativo medio di assi-carrozze per ogni treno viaggiatori (compresi i treni misti e esclusi i merci con viaggiatori) risultò, nel 1925-26, di **19,8** assi di fronte a 20 assi del 1924-25.

Il prodotto medio dei viaggiatori per treno-km. e per asse-km. carrozza risultò come sègue:

		1925-26	1924-25
per treno-km. viaggiatori.....	Lire	**21,28**	20,55
per asse-km. carrozze.....	»	**1,09**	1,01

2. **Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori.** — La percorrenza complessiva giornaliera dei treni ordinari viaggiatori stabiliti dagli orari subì, nell'esercizio 1925-26, le variazioni qui sotto indicate:

DATA	PERCORRENZA giornaliera treni-km.
1° luglio 1925	215.945
1° agosto »	216.377
1° settembre »	216.258
1° ottobre »	214.299
1° novembre »	214.499
1° gennaio 1926	221.986
1° aprile »	223.852
15 maggio »	231.144

(1) Se si aggiungono anche i treni merci con servizi di viaggiatori la percorrenza dei treni viaggiatori diventa di 81 milioni di km. nel 1925-26 di fronte a 74 milioni dell'anno precedente.

Digitized by Google

Il rilevante aumento avutosi fra il novembre 1925 e il gennaio 1926 è dovuto in gran parte alla istituzione di nuovi treni composti esclusivamente di carrozze con letti, nonchè dei nuovi treni di lusso Milano-Nizza.

L'aumento avutosi al 15 maggio 1926 coincide poi coll'attivazione del nuovo orario generale, che comprende parecchi nuovi treni adatti ai servizi estivi.

3. **Servizi e concessioni speciali.** — Durante l'esercizio si effettuarono **1.849** treni straordinari, dei quali **140** per conto della Real Casa e per personaggi ragguardevoli, **951** per pellegrinaggi dell'Anno Santo, **758** per altri pellegrinaggi, escursioni, commemorazioni, congressi, gite di piacere, feste e fiere in genere.

I 951 treni per pellegrini dell'Anno Santo, effettuati nel secondo semestre del detto anno, risultarono così distribuiti:

84	nel mese di	luglio
112	id.	agosto
318	id.	settembre
298	id.	ottobre
101	id.	novembre
38	id.	dicembre

4. **Movimento generale dell'Anno Santo** (1). — Come è già stato detto nella relazione dell'esercizio 1924-25, per favorire l'accorrenza dei pellegrini per l'Anno Giubilare furono accordate speciali riduzioni di tariffa subordinate, in via di eccezione, all'acquisto di apposite tessere individuali istituite dal Comitato centrale per l'Anno Santo.

Alla vendita delle tessere provvide in massima parte l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a mezzo delle biglietterie, delle agenzie e delle ferrovie nazionali ed estere in corrispondenza; all'estero provvidero i Comitati nazionali per l'Anno Santo ivi costituiti.

Le comitive, da Roma, ordinariamente non tornavano direttamente in residenza, ma si scomponevano e si irradiavano per i diversi Santuari (Pompei, Loreto, Assisi, Orvieto, Padova ed altri minori) il che costrinse a seguirle, si può dire, una per una, per assicurare sempre, in ogni località e nei passaggi da treno a treno, il materiale necessario al proseguimento.

(1) Queste notizie sono state anche pubblicate nel fascicolo sull' « Organizzazione dei servizi delle Comunicazioni nell'Anno Santo MCMXXV », edito a cura dell'Ufficio Stampa del Ministero delle Comunicazioni.

Digitized by Google

I treni speciali appositamente organizzati per pellegrinaggi italiani ed esteri furono in numero di **2.026**. I mesi di maggior movimento furono l'aprile, il maggio, il settembre e l'ottobre.

Questi treni speciali trasportarono nel loro complesso circa **180.000** pellegrini, distinti come appresso per le varie provenienze. Il primo posto è tenuto dall'Italia con **93.247**. Seguono la Germania con **30.260**, la Spagna con **10.267**, la Francia con **9.174**, l'Ungheria con **5.267**, l'Inghilterra con **4.968**, la Svizzera con **4.879**, la Jugoslavia con **4.612**, il Belgio con **3.870**, la Cecoslovacchia con **3.807** e così via.

I medesimi treni speciali coprirono una percorrenza di circa **550.000** chilometri e richiesero **3.928** vetture di cui **1.300** di ferrovie estere, che furono fatte proseguire sulle nostre linee.

Per il rimorchio di detti treni furono necessarie **6.133** giornate di locomotive; e nei mesi di maggior movimento furono impegnate fino a 40 locomotive in media al giorno.

Oltre ai pellegrini venuti coi treni speciali ve ne fu un numero anche più considerevole che viaggiarono coi treni ordinari. Molti si riunirono in comitive, le quali furono in numero di **1.230** ed effettuarono **4.220** viaggi con un complesso di **330.634** viaggiatori. Occorsero per questi viaggi **4.622** carrozze delle ferrovie dello Stato aggiunte alla ordinaria composizione dei treni.

Sfuggono peraltro da queste cifre i pellegrini isolati, certamente in gran numero.

Il totale dei viaggiatori corrispondente alle tessere speciali vendute in Italia ed ai biglietti speciali distribuiti all'estero, ammonta a circa 500.000; ma bisogna considerare il gran numero di persone venute da piccole distanze, le quali non avevano convenienza all'acquisto della tessera; quelle venute con altri mezzi e quelle che provenendo dall'estero o dall'interno si sono valse delle maggiori riduzioni ferroviarie vigenti per la « primavera siciliana » prolungando il loro viaggio fino in Sicilia, ovvero hanno approfittato delle ordinarie riduzioni per comitive, che consentivano loro maggiore libertà di itinerario senza l'obbligo dell'acquisto della tessera speciale.

Occorre infine ricordare che, come si è già detto sopra, ogni pellegrinaggio e comitiva ha dato luogo di massima a diversi viaggi per compiere anche la visita ai Santuari ammessi dalle riduzioni accordate.

Tenuto conto pertanto del viaggio di andata e ritorno dei pellegrini e dei viaggi accessori che molti di loro effettuarono ai diversi Santuari, si può valutare tale movimento in un numero di viaggi ordinari almeno triplo del quantitativo di 500.000 pellegrini indicato sopra e quindi si può ritenere che, per effetto dello Anno Santo, il quantitativo di viaggi effettuati sulla rete dello Stato, sia aumentato per lo meno di 1.500.000 in tutto l'anno 1925.

Digitized by Google

L'imponente massa di questi trasporti creò delle difficoltà a fatica superate, specie quando — concomitanti — si ebbero altri forti movimenti, fra i maggiori dei quali citiamo quelli per le feste pasquali in aprile, per il trasporto delle reclute e per altre feste in maggio, per il Giubileo Reale in giugno, per i trasporti balneari in luglio, pel ferragosto e per le grandi manovre in agosto, pel Circuito di Monza in settembre, per congedamenti militari in ottobre, ecc. ma il compito più laborioso fu quello di assicurare il materiale delle comitive, che si succedevano ininterrottamente.

Erano queste costituite quasi sempre da gruppi di numerose persone, che presentandosi al confine o partendo giornalmente da molteplici località dell'interno con tutti i treni, rendevano necessari aumenti di composizione dei treni stessi e rinforzi di trazione in tutto o parte del percorso.

Nonostante il numero imponente dei trasporti non si ebbero a lamentare nè ritardi nè disguidi, nè inconvenienti di altro genere; e tutti i pellegrini trovarono, nei treni e nei giorni fissati le loro carrozze ed i posti occorrenti.

Nella sorveglianza dei treni e nell'assistenza ai pellegrini in viaggio e nelle stazioni si prestò efficacemente la Milizia Nazionale Ferroviaria, la cui opera fu spesso simpaticamente rilevata dai pellegrini e dai loro organizzatori.

Numerosi Enti ed Autorità: Alti Prelati, Ambasciatori, Presidenti di Comitati, Organizzatori di pellegrinaggi, Direttori di Ferrovie ed Agenzie di viaggi estere, di Opere pie, ecc. inviarono lusinghiere espressioni di lode per l'andamento dei trasporti ferroviari; è da rilevare in modo speciale l'Augusta parola del Pontefice, il quale, nel Concistoro del 17 dicembre 1925, amò esprimere il suo grato compiacimento verso quanti avevano dimostrato, con la loro opera, di avere la chiara intuizione e il giusto apprezzamento di quello che esigevano l'onore ed i grandi interessi del Paese e della Città eterna.

5. **Comunicazioni interne.** — Si citano qui appresso i più importanti fra i diversi provvedimenti adottati.

Col 1° ottobre 1925 fu istituita una nuova coppia di treni direttissimi (treni 14 e 15) fra Torino e Roma composti esclusivamente di carrozze con letti di 1ª e 2ª classe, e col 1° novembre altra coppia di treni direttissimi (40 e 43) fra Trieste e Roma, pure composti esclusivamente di carrozze con letti di 1ª e 2ª classe, svolgendo così il programma di attuare sulle linee più importanti comunicazioni rapide notturne con treni composti di tali carrozze.

Col 1° dicembre, allo scopo di migliorare le comunicazioni fra Torino e Milano, è stata attivata una nuova coppia di treni direttissimi di 1ª e 2ª classe (treni 197 e 190).

Sulla linea Torino-Roma col 15 maggio c. a. si è provveduto all'acceleramento di alcuni treni direttissimi e diretti. Così il direttissimo 1 anzichè partire da Torino alle 6 è stato ritardato alle 6,30, pur mantenendo invariato l'orario a Roma.

Il direttissimo 9 è stato ritardato in partenza da Torino dalle 20,25 alle 20,55, arrivando a Roma alle 10,19 anzichè alle 10,45.

Digitized by Google

Il direttissimo 15, composto di carrozze con letti, è stato ritardato di 15 minuti in partenza da Torino giungendo a Roma alle 8,50 anzichè alle 9,25.

In senso inverso il direttissimo 14 (di sole carrozze a letti) è stato anticipato in partenza da Roma dalle 21,40 alle 21,10, anticipando l'arrivo a Torino dalle 9,50 alle 9,05.

Il diretto 12 Livorno-Torino è stato anticipato nell'arrivo a Torino dalle 0,35 alle 23,54 viaggiando fra Alessandria e Torino fuso col treno 122 proveniente da Piacenza.

Da Genova a Pisa e Livorno al mattino è stato istituito un nuovo diretto 101 con partenza da Genova alle 6,35 ed arrivo a Livorno alle 11,45.

Sulla linea Milano-Bologna-Firenze-Roma si è provveduto all'acceleramento di circa due ore del diretto diurno 23, il quale è stato trasformato direttissimo fra Milano e Bologna. Per il servizio locale Milano-Bologna è stato istituito un nuovo diretto in partenza da Milano alle 8,55 con arrivo a Bologna alle 12,45. In senso inverso è stato istituito un nuovo treno diretto in partenza da Bologna alle 14,15 con arrivo a Milano alle 18,10 coincidente col direttissimo 48 proveniente da Firenze e col treno 1786 della linea di Ancona.

Sulla linea Torino-Milano, è stata istituita una nuova coppia di treni direttissimi, utile specialmente per facilitare le comunicazioni mattutine per Milano con ritorno a Torino nel pomeriggio.

È stato poi anticipato di 20 minuti il direttissimo 183 Torino-Milano e di una mezz'ora il direttissimo serale MB Milano-Torino il quale, così, ha potuto raggiungere nuove importanti coincidenze a Chivasso ed a Torino verso Aosta e verso Cuneo.

Sulla linea Milano-Venezia si è fatto luogo alla istituzione di una nuova coppia di treni direttissimi (193 e 180).

Il nuovo 193 parte da Milano alle 12,20 in coincidenza coi treni B. M. da Torino e 166 da Genova per giungere a Venezia alle 16,55, ed il nuovo 180 parte da Venezia alle 19,20 e con arrivo a Milano alle 23,55, in coincidenza cogli accelerati notturni per Torino e Genova.

Sulla linea Venezia-Bologna è stato istituito un nuovo direttissimo 53 con partenza da Venezia alle 11,05 e con arrivo a Bologna alle 14 in coincidenza col diretto 23 per Roma.

In tal modo è stata accelerata di circa due ore la comunicazione diurna fra Venezia e Roma.

Sulla linea Brennero-Verona-Bologna il treno 445 Bolzano-Verona è stato anticipato di circa 50 minuti e prolungato fino a Bologna ove trova la coincidenza del treno 27 per Roma e 157 per Lecce. In tal modo i viaggiatori di 3ª classe provenienti dalla linea del Brennero e oltre trovano una diretta comunicazione per Roma con semplice trasbordo a Bologna.

Per migliorare le comunicazioni con l'Italia Meridionale e la Sicilia, col 15 novembre 1925, venne istituita altra coppia di treni direttissimi fra Roma, Napoli, Reggio Calabria e Messina composti esclusivamente di carrozze con letti di I e II classe, con prolungamento su Siracusa e su Palermo a mezzo di nuovi treni direttissimi portanti carrozze con letti dirette da e per Roma, oltre al servizio ordinario di I e II classe (treni 94 e 95 fra Roma e Siracusa, treni 904 e 905 fra Messina e Palermo);

le comunicazioni notturne fra Roma, Napoli e la costa jonica furono accelerate a mezzo del treno 1941 Napoli-Metaponto-Taranto che fu reso più rapido, ciò che permise di anticipare alquanto il coincidente treno 2879 da Metaponto a Catanzaro;

sulla linea Bologna-Lecce sono stati considerevolmente accelerati i treni 155 e 156 con un guadagno di circa un'ora sul loro percorso complessivo;

fra Roma e Napoli e la Sicilia fu accelerata di una mezz'ora la marcia del treno 94 composto di carrozze con letti;

il diretto 819 Foggia-Bari venne collegato a Foggia col treno 1783 proveniente da Bologna accelerato nella sua marcia;

in Sicilia vennero poi accelerate diverse comunicazioni, ed in modo particolare quelle dirette fra Catania e Palermo, migliorando anche le coincidenze con Siracusa, e la comunicazione notturna fra Palermo, Messina, Catania e Siracusa.

Furono instituiti nuovi treni viaggiatori fra Terni ed Antrodoco, fra Campobasso e Benevento, fra Lecce e Gallipoli e fra Zollino ed Otranto con carattere temporaneo estivo, fra Napoli e Gragnano, fra Roccella e Reggio Calabria, fra Caltanissetta e Termini Imerese, fra Sant'Agata e Cefalù.

Digitized by Google

6. **Servizi con carrozze della Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits.** — Nell'inverno 1925-26 si è dato un maggiore sviluppo ai servizi di carrozze speciali affidati alla Compagnia Wagons-Lits.

Nel precedente esercizio venivano infatti effettuati 13 servizi con 34 carrozze su 32 treni, mentre nell'esercizio 1925-26 i servizi furono modificati e portati a **17** con **50** carrozze su **36** treni, tali nuovi servizi furono tutti attivati nell'inverno 1925-26.

Nello specchietto qui sotto riportato si elencano in dettaglio i servizi effettuati dalla Compagnia mettendo a confronto i due esercizi:

SERVIZIO EFFETTUATO	ESERCIZIO 1925-26		SERVIZIO EFFETTUATO	Esercizio 1924-25	
	Carrozze in ogni servizio	Treni		Carrozze in ogni servizio	Treni
Genova-Trieste . .	1	178-189-44/49-184-161	Genova-Trieste. . .	1	178-189-44/49 e 184-161
» -Roma . . .	1	5/14	» -Roma . .	1	6/6
» -Roma . . .	1	15/14	—	—	—
Torino-Roma . .	2	15/14	Torino-Roma. . . .	1	7/4
—	—	—	» -Roma . . .	1	9/6
Milano-Firenze . . .	1	39/32	Milano-Firenze . . .	1	39/32
» -Roma . . .	5	17/16	» -Roma . . .	5	17/16
» -Roma . . .	1	37-43/40-36	» -Roma. . . .	1	37/36
Venezia-Roma. . . .	2	43/40	Venezia-Roma . . .	1	57/46
Trieste-Roma	2	43/40	Trieste-Roma . . .	1	49/44
Roma-Napoli.	1	83/98	Roma-Napoli. . . .	1	83/98
» -Siracusa . .	2	95/94	» -Siracusa . . .	1	81/80
» -Brindisi . . .	1	91/92	» -Brindisi . . .	1	91/92
» -Reggio . .	1	95/94	—		—
—	—	—	Napoli-Palermo . .	1	89-909/902-82
Milano-Brindisi (1) .	1	27-157/158-38			
Roma-Palermo (2) .	1	95-905/904-94			
» -Catania (3) .	1	81/82			
Trieste-Siena (4) . .	1	49-3674-2382 e 2388-1843-46			
Totali . . .	50	36	Totali . . .	34	32

I treni 14 e 15 fra Roma e Torino; 16 e 17 fra Roma e Milano; 40 e 43 fra Roma e Trieste; 94 e 95 fra Roma e Siracusa sono effettuati esclusivamente con carrozze della Compagnia Wagons-lits.

(1) Attivato il 1° novembre 1925.
(2) Attivato il 15 novembre 1925.
(3) Attivato il 10 marzo 1926.
(4) Attivato il 15 febbraio 1926.

Vennero inoltre istituiti treni fra Milano e Nizza composti esclusivamente di carrozze salone, tipo Pullman, e in via di esperimento, servizi diurni di carrozze salone sui percorsi Siena-Roma, Genova-Roma e Roma-Napoli.

Furono anche attivati servizi con posti di 2ª classe nelle carrozze a letti su tutti i percorsi interni italiani, posti che nell'esercizio precedente non si avevano che per le carrozze in servizio diretto per l'estero.

Digitized by Google

L'aumento dei servizi e il loro miglioramento generale portò un sensibile aumento nel numero dei viaggiatori trasportati dalla Compagnia come rilevasi dallo specchietto riportato qui appresso.

	1ª Classe	2ª Classe	Totali
1925-26			
1° semestre	**90.501**	**30.887**	**121.388**
2° semestre	**92.514**	**52.442**	**144.916**
1924-25			
1° semestre	93.550	—	93.580
2° semestre	103.033	15.615	118.648

Ai dati di cui sopra, che si riferiscono ai viaggiatori trasportati nelle vetture letto dei treni ordinari, sono da aggiungere i viaggiatori delle vetture salons e dei treni di lusso che furono in complesso **106.889** nel 1925-26 di fronte a 31.972 del 1924-25.

7. **Comunicazioni e servizi diretti con l'estero.** — Secondo le esigenze dell'aumentato traffico viaggiatori, vennero migliorate le comunicazioni internazionali con carrozze ordinarie, destinandovi in massima parte carrozze nuove specializzate con telaio completamente in acciaio. Le comunicazioni con l'estero subirono le seguenti variazioni col nuovo orario generale del 15 maggio 1926.

Transito di Ventimiglia. — È stata migliorata la marcia del treno 1412 Genova-Ventimiglia rendendolo diretto fra Genova e Savona, in modo da anticiparne l'arrivo a Ventimiglia dalle 18,20 alle 16,25 e collegarlo così col diretto 142 P. L. M. verso Marsiglia-Bordeaux e la Spagna.

Analogamente in senso inverso è stato posticipato dalle 15,40 alle 16,15 la partenza da Ventimiglia del treno 1415, rendendolo diretto fra Savona e Genova, garantendone così meglio la coincidenza col diretto 103 P. L. M.

Transito di Modane. — Durante l'attivazione in Francia dell'ora legale estiva il treno 7 è anticipato da Modane a Torino giungendovi alle 15,05, in modo da potere coincidere col diretto 195 per Milano e Venezia.

Transito di Domodossola. — I treni di lusso Simplon-Orient-Express sono stati accelerati di qualche ora nelle loro percorrenze complessive fra gli estremi di Parigi e Londra da una parte e quelli di Costantinopoli-Bukarest e Atene dall'altra, fermi restando gli estremi d'orario di Parigi e Londra.

Pei diretti 205 e 206 prima in congiunzione a Briga colla sola linea del Lötschberg si è stabilito un collegamento temporaneo dal 15 maggio al 30 settembre, anche verso Losanna e Parigi a sollievo dei treni TP e PT.

Digitized by Google

L'accelerato 1424 è stato anticipato di una mezz'ora e messo in coincidenza a Domodossola con un treno diretto per Losanna.

Transito di Chiasso. — È stata anticipata la partenza del diretto 304 dalle 9,50 alle 9,25 in partenza da Milano, per poterlo mettere a Basilea in coincidenza con un nuovo treno direttissimo giornaliero verso Francoforte-Berlino-Amburgo e i tre stati scandinavi.

Transito di Brennero. — D'accordo colle ferrovie austriache e germaniche è stata stabilita, per la stagione estiva, la effettuazione dei treni diretti sussidiari fra Monaco-Brennero e Bolzano, treni che sul nostro percorso assumono i numeri 444 e 447 e che servono per il movimento turistico di Bolzano e Merano con l'Austria e la Germania.

Transito di Piedicolle. — Sono state migliorate le comunicazioni dirette fra Trieste e Monaco via Salisburgo.

Transito di Postumia. — Si è ottenuto di accelerare di circa una mezz'ora le percorrenze di alcuni treni diretti fra Trieste e Vienna.

8. **Servizi di biglietti internazionali per viaggiatori e bagagli.** — Nel corso dell'esercizio 1925-26 sono stati attivati i seguenti nuovi servizi di biglietti diretti internazionali :

1. per viaggiatori e bagagli su percorsi italiani di transito, fra la Svizzera da una parte e l'Inghilterra dall'altra, via Francia (1 dicembre 1925), fra la Svizzera da una parte e la Francia dall'altra (1 aprile 1926), fra la Svizzera da una parte e l'Inghilterra, il Belgio e l'Olanda via Luxemburgo o Nancy dall'altra (1 luglio 1926) ;

2. per comitive di almeno 25 persone, fra Le Havre e Torino, Genova, Milano, Trieste , Roma e Napoli (15 febbraio 1926);

3. pel trasporto bagagli fra stazioni svizzere ed il lago di Como (15 maggio 1926).

Sono state inoltre concordate in via definitiva e verranno attuate prossimamente tariffe dirette :

a) pel trasporto viaggiatori e bagagli :
fra l'Italia e l'Inghilterra via Germania, Olanda,
fra l'Italia e la Danimarca, la Svezia e la Norvegia,
fra l'Italia e la Russia ;

b) pel trasporto di comitive di almeno 25 persone, fra l'Italia da una parte e la Germania, la Svizzera e l'Austria dall'altra ;

c) per biglietti circolari esteri di congiunzione da distribuirsi in unione ai biglietti circolari italiani fra due transiti internazionali (sud delle Alpi), colla Francia, colla Francia in unione alla Svizzera, colla Germania in unione alla Svizzera e l'Austria e colla Svizzera ;

d) per biglietti circolari in genere, fra la Svizzera da una parte e l'alta Italia e i laghi dall'altra.

Nell'unione dei biglietti combinabili internazionali entrarono, con decorrenza 1 maggio 1926, le ferrovie della Romania e le reti principali della Spagna. La detta unione comprende attualmente di conseguenza le ferrovie belghe (compresa la fer-

Digitized by Google

rovia Principe Enrico), le ferrovie olandesi, le ferrovie francesi (comprese le reti algerine e tunisine e quelle del territorio della Saar), le ferrovie svizzere, le ferrovie italiane, le ferrovie inglesi, le ferrovie danesi, le ferrovie cecoslovacche, le ferrovie svedesi, le ferrovie rumene e le ferrovie spagnuole.

Avuto riguardo ai provvedimenti in corso, di cui al precedente punto 7, restano esclusi dai servizi diretti con l'Italia nell'Europa soltanto gli Stati Baltici (Lettonia, Lituania, Estonia e Finlandia) ed il Portogallo.

Onde tener conto delle disposizioni del progetto di Convenzione internazionale viaggiatori e bagagli elaborato a Berna nel 1923 e che si presume di prossima attuazione, ed in relazione alle aumentate esigenze del traffico internazionale, si sono rinnovate, in base alla detta convenzione e con l'introduzione di un maggior numero di relazioni, le seguenti tariffe dirette :

con l'Inghilterra via Francia e Francia-Svizzera (1 marzo 1926), con l'Olanda (1 marzo 1926), con l'Austria (1 giugno 1926), coll'Inghilterra, il Belgio e l'Olanda via Luxemburgo o Nancy (1 luglio 1926) e colla Germania via Svizzera e via Austria (1 luglio 1926).

In base alle nuove tariffe dirette è stato ammesso il trasporto delle merci a bagaglio (colli espressi) oltre che colla Svizzera, anche coll'Austria e colla Germania.

9. **Modificazione delle tariffe viaggiatori**. — La riforma generale delle tariffe viaggiatori, attuata col 1° maggio 1925, si è dimostrata in tutti i suoi particolari rispondente agli scopi tecnici e finanziari che la consigliarono. L'applicazione pratica non ha dato luogo, durante l'esercizio, ad inconvenienti di sorta, e pertanto nessuna nuova modificazione di carattere generale è stato necessario apportare alle tariffe stesse.

Allo scopo di regolare e unificare i prezzi e le condizioni dei vari tipi di biglietti per il movimento operaio nel continente si è ritenuto opportuno sostituire alla tariffa locale pel trasporto degli operai e braccianti, che era un residuo delle tariffe della « Società delle strade ferrate della Sicilia » e che aveva prezzi stabiliti per zone di percorrenza, una « tariffa speciale a base chilometrica differenziale per operai e braccianti » applicabile su tutta la rete, per quelle relazioni per le quali si verifica il movimento operaio.

Nello stabilire le norme di detta tariffa si è avuta cura di garantire l'Amministrazione da eventuali abusi, mediante tessera di riconoscimento, e mediante l'applicazione di sensibili penalità.

I prezzi sono all'incirca quelli della tariffa per gli abbonamenti ordinari, ragguagliati però ad un periodo di validità di una settimana (6/365 del prezzo annuale),

Digitized by Google

dato che i biglietti distribuiti in base alla tariffa di cui si tratta danno diritto ad effettuare sei viaggi di andata e sei di ritorno.

Nei riguardi delle concessioni speciali si è istituita una nuova concessione, la XV, a favore degli inscritti all'« Opera Nazionale Dopolavoro ».

Gli alti scopi di morale sociale che si propone l'« Opera », la quale oltre l'appoggio del Governo Nazionale ha ottenuto anche numerose agevolazioni da parte di enti pubblici e privati, hanno consigliato l'Amministrazione a concedere la tariffa ridotta del 50 % pei viaggi di andata e ritorno di 3ª classe che le comitive di associati effettuano in determinate condizioni.

La suddetta tariffa ridotta del 50 % è stata anche accordata ai viaggi in 3ª classe effettuati dagli artisti teatrali in base alla concessione speciale IX, la quale prevedeva per tali viaggi la tariffa ridotta del 30 %.

Con ciò si è voluto, nei limiti del possibile, accondiscendere alle richieste che da molto tempo venivano fatte dagli interessati, in rapporto alla crisi del teatro italiano.

Per la stagione estiva-autunnale, oltre ad aver rinnovato le facilitazioni degli anni precedenti per agevolare l'affluenza alle stazioni termali e balneari, si sono attuati altri due importanti provvedimenti.

Il primo riguarda i viaggi che vengono effettuati in destinazione dell'Alto Adige e del Cadore, per i quali si è accordata la tariffa ridotta del 50 % agli isolati ed alle comitive, e, nei riguardi delle famiglie, si è accordata la detta tariffa alle prime tre persone e quella ridotta del 70 % alle altre. Tale provvedimento ebbe lo scopo di favorire la villeggiatura estiva nel Trentino.

Il secondo provvedimento, che prevede anch'esso la tariffa ridotta del 50 %, mira a richiamare gli stranieri attraverso i transiti nord-orientali, alle nostre spiaggie dell'alto Adriatico, in concorrenza con le analoghe riduzioni di tariffe che concedono le ferrovie jugoslave.

SERVIZIO MERCI.

10. **Entità del traffico merci.** — Durante l'esercizio 1925-26 si caricarono:

58.606.195 tonnellate di merci per conto del pubblico;

6.668.810 » per conto dell'Amministrazione,

e cioè **65.275.005** » in totale.

Digitized by Google

Si caricarono inoltre **145.000** carri di bestiame vivo.

Nell'esercizio precedente si era avuto il carico seguente:

57.058.058 tonnellate di merci per conto del pubblico;
6.112.794 tonnellate di merci per conto dell'Amministrazione

---

e cioè 63.170.852 tonnellate di merci in totale, e inoltre un carico di 136.112 carri di bestiame.

Si verificò pertanto nell'esercizio 1925–26 rispetto all'anno precedente un aumento:

del 2,71 % nelle tonnellate di merci del pubblico;
» 9,09 % nelle tonnellate di merci di servizio;
» 6,53 % nel quantitativo dei carri, per trasporto bestiame.

Per l'andamento generale del traffico merci e per il suo raffronto con quello degli esercizi precedenti ci si riporta a quanto è stato già detto nelle considerazioni generali nell'introduzione. Riferendosi al grafico del carico settimanale su tutta la rete, qui allegato, si rileva che, tolta la depressione dovuta all'eccezionale maltempo imperversato nei mesi di dicembre 1925 e gennaio 1926, mentre il corrispondente periodo dell'esercizio precedente era stato favorito da un tempo eccezionalmente buono, il carico è stato, non solo sempre superiore a quello dell'esercizio 1924-25, ma ha manifestato netta tendenza ad un maggior incremento nella seconda parte dell'esercizio di cui ci occupiamo.

Infatti la media del carico settimanale che era stata di 1.214.810 tonnellate caricate nell'esercizio 1924-25, nel 1° semestre dell'esercizio 1925-26 fu di 1.261.400 e salì nel secondo a 1.297.500 e cioè, mentre nel primo semestre vi fu soltanto un aumento del 4 % circa, nel secondo semestre tale aumento sorpassò il 6 %.

Per il carico delle merci accettate in conto del pubblico (escluso il bestiame) furono nel 1925-26 impiegati **6.026.456** carri di fronte a 5.957.227 dell'anno precedente come è esposto nello specchietto seguente:

	Tonnellate caricate		Differenza %	Carri caricati		Differenza %	Carico medio per asse carro in tonn.		Differenza %
	1925-26	1924-25		1925-26	1924-25		1925-26	1924-25	
Carri completi.	**53.746.521**	52.441.177	+ 2,49	**4.173.145**	4.153.385	+ 0,48	**6,35**	6,23	+ 1,92
» misti . .	**4.859.674**	4.616.877	+ 5,26	**1.853.311**	1.803.842	+ 2,74	**1,65**	1,61	+ 2,48
Totali...	**58.606.195**	57.058.054	+ 2,71	**6.026.456**	5.957.227	+ 1,16	**5,13**	5,05	+ 1,58

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Il percorso complessivo dei carri adibiti al traffico del pubblico e le tonnellate-km. di merci trasportate furono i seguenti:

	Percorrenza dei carri carichi in assi-Km.		Differenza %	Tonn.-Km. di merci trasportate		Differenza %
	1925-26	1924-25		1925-26	1924-25	
Carri completi	**1.831.999.544**	1.779.516.511	+ 2,95	**11.643.024.319**	11.086.387.864	+ 5,02
» misti.	**536.467.835**	512.427.818	+ 4,69	**888.539.074**	825.008.786	+ 7,70
TOTALI...	**2.368.467.379**	2.291.944.329	+ 3,34	**12.531.563.393**	11.911.396.650	+ 5,27

Come si può rilevare dai dati sopra riportati, l'incremento verificatosi nelle tonnellate-chilometro di merce trasportata fu più accentuato di quello del carico, raggiungendo il **5,27** % per le sole merci del pubblico e il **5,73** % per le merci del pubblico e trasporti in servizio.

Il prodotto del traffico merci nell'esercizio 1925-26 fu di **3.159** milioni con un aumento di 551 milioni rispetto al prodotto dell'esercizio 1924-25 (2.608 milioni). Detto aumento corrisponde al 21,13 %.

Se ora assumiamo come indice dell'aumento del traffico la percentuale d'aumento delle tonnellate-chilometro di merci trasportate (5,27) se ne deduce che l'aumento dei prodotti derivante dai ritocchi di tariffe rappresentò nell'esercizio 1925-26 il 15,86 %.

Per smaltire il traffico merci sopraindicato nell'esercizio 1925-26 si effettuarono **61** milioni di treni-km. di fronte a 58 milioni dell'anno precedente.

La percorrenza dei carri nell'esercizio 1925-26 fu di **3.248** milioni di assi-km. di fronte a 3.096 dell'anno precedente.

Il quantitativo medio di assi-carro per treno merci fu di **50,93** nel 1925-26 di fronte a 50.63 dell'anno precedente.

Il prodotto medio delle merci risultò di lire:

		1925-26	1924-25
per treno-km. merci	lire	**48,44**	41,71
» asse-km. di carro carico	»	**1,28**	1,09
» asse-km. di carri carichi e vuoti.	»	**0,97**	0,84

11. **Ripartizione del carico merci.** — Il quantitativo totale di carri caricati (con merce bestiame) sulla rete si può ripartire nel modo seguente:

Digitized by Google

	1925-26	1924-25	Differenze
Carri caricati nelle stazioni interne della rete . . .	**4.809.739**	4.741.937	+ 67.802
» » ai porti	**1.027.690**	1.049.819	— 22.129
» entrati dalle ferrovie confinanti italiane . . .	**281.262**	269.374	+ 11.888
» » dalle ferrovie confinanti estere . . .	**509.486**	446.606	+ 62.880
Totali . . .	**6.628.177**	6.507.736	+ 120.441

La destinazione dei carri stessi risulta poi dal seguente prospetto:

	1925-26	1924-25	Differenze
Carri per le stazioni interne della rete	**5.675.860**	5.549.160	+ 126.700
» scaricati ai Porti	**363.534**	357.573	+ 5.961
» usciti per le ferrovie confinanti italiane. . .	**340.038**	316.269	+ 23.769
» » per le ferrovie estere	**248.745**	284.734	— 35.989
Totali . . .	**6.628.177**	6.507.736	+ 120.441

Il tonnellaggio complessivo delle merci entrate ed uscite per i transiti terrestri di confine risulta dal seguente specchietto:

ANNO	ENTRATE IN ITALIA (tonn.)		USCITE DALL'ITALIA (tonn.)	
1925-26	**7.296.082**	+ 19,26 %	**2.810.409**	— 12,54 %
1924-25	6.117.894		3.213.480	

12. **Traffico ai porti.** — Il traffico ferroviario dei principali porti della rete si rileva dagli allegati n. 32 e 33, nei quali sono riassunti i dati di carico, scarico e la rimanenza delle merci.

Digitized by Google

I principali risultati si compendiano nei seguenti dati :

		Tonnellate	Percentuale di variazione
Totale delle merci spedite.	1925-26	**15.210.882**	— 0,52
	1924-25	15.290.239	
Carbone (compreso quello per l'Amministrazione).	1925-26	**7.982.911**	+ 6,44
	1924-25	7.499.891	
Cereali per l'interno e per l'estero.	1925-26	**1.584.491**	— 28,55
	1924-25	2.217.660	
Cotoni per l'interno e per l'estero.	1925-26	**293.927**	— 18,61
	1924-25	361.126	
Fosfati, e concimi chimici	1925-26	**742.279**	+ 3,39
	1924-25	717.916	

Nei porti principali della rete il traffico ferroviario è stato inferiore a quello dell'esercizio 1924-25, specialmente per minori arrivi di cereali e cotoni.

A Genova, in particolare, si caricarono **5.944.341** tonnellate di merci, delle quali **5.581.309** del commercio privato e **363.032** dell'Amministrazione ferroviaria, con una diminuzione dell'1,29 % nei trasporti del commercio ed un aumento del 17,73 % in quelli dell'Amministrazione; il carico complessivo diminuì del 0,31 %.

Per contro aumentò sensibilmente l'esportazione, essendosi scaricati al detto porto **122.906** carri, in confronto a 115.201 scaricati l'anno precedente.

A Venezia, compreso lo scalo marittimo di Marghera, si verificò una diminuzione del 15,48 % ; a Trieste del 23,48 % ; a Savona (funivie comprese) dell'1,64 % ; a Napoli del 0,39 %.

A Livorno, viceversa, il traffico aumentò del 4,75 %.

13. **Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'esercizio 1925-26 sulle ferrovie dello Stato.** — Nell'esercizio 1925-26 si è potuta riprendere la statistica delle principali merci trasportate, statistica che si era dovuta interrompere durante gli anni della guerra e del dopo guerra. Nell'allegato n. 31 si forniscono per 110 voci più importanti i dati delle tonnellate caricate e degli introiti relativi, in analogia a quanto veniva praticato nelle Relazioni pubblicate fino all'esercizio 1913-14.

Digitized by Google

Le categorie di merci che risultano più importanti sia per il loro tonnellaggio sia per l'introito che hanno dato alla ferrovia possono raggrupparsi nel modo seguente:

Combustibili.	introito	**242**	milioni
Materiali da costruzione . . .	»	**217**	»
Legnami	»	**201**	»
Metalli e macchine.	»	**193**	»
Cereali e farine	»	**179**	»
Vino e prodotti agricoli diversi	»	**202**	»
Oli, petroli. ecc.	»	**83**	»
Bestiame vivo e carni macellate.	»	**72**	»

L'introito totale di queste categorie di merci è pertanto di **1.390** milioni e rappresenta quasi la metà dell' introito complessivo del servizio merci nell'esercizio 1925-26.

Per le merci suddette si ritiene utile di indicare qui appresso per opportuno confronto il tonnellaggio relativo agli esercizi 1925-26 e 1913-14.

Digitized by Google

CATEGORIE DI MERCI		925 26	1913 14
Combustibili:			
Carbon fossile	tonn.	6.900.000 (1)	5.667.000
Carbone vegetale	»	580.000	140.000
Lignite	»	540.000	296.000
Coke	»	660.000	—
Legna da ardere	»	1.124.000	288.000
Materiali da costruzione:			
Cemento	tonn.	2.420.000	1.737.000
Calce	»	1.098.000	
Mattoni comuni	»	1.630.000	1.138.000
Tegole	»	300.000	
Pietre	»	1.038.000	1.004.000
Sabbie per costruzione	»	890.000	640.000
Ghiaia	»	752.000	—
Pietrisco	»	661.000	—
Marmo	»	346.000	234.000
Pozzolana	»	237.000	—
Gesso	»	226.000	—
Legnami:			
Legname in tronchi	tonn.	656.000	1.606.000
Legname segato	»	2.468.000	
Legname da ebanisti	»	52.000	—
Legname in traverse	»	91.000	—
Metalli e macchine:			
Ferro e acciaio	tonn.	2.180.000	
Ghisa	»	667.000	
Rottami di ferro e ghisa	»	1.121.000	337.000
Macchine agrarie	»	54.000	35.000
Macchine diverse	»	128.000	—

(1) Il carbon fossile trasportato per conto dell'Amministrazione è stato di tonn. 2.500.000 circa.

Digitized by Google

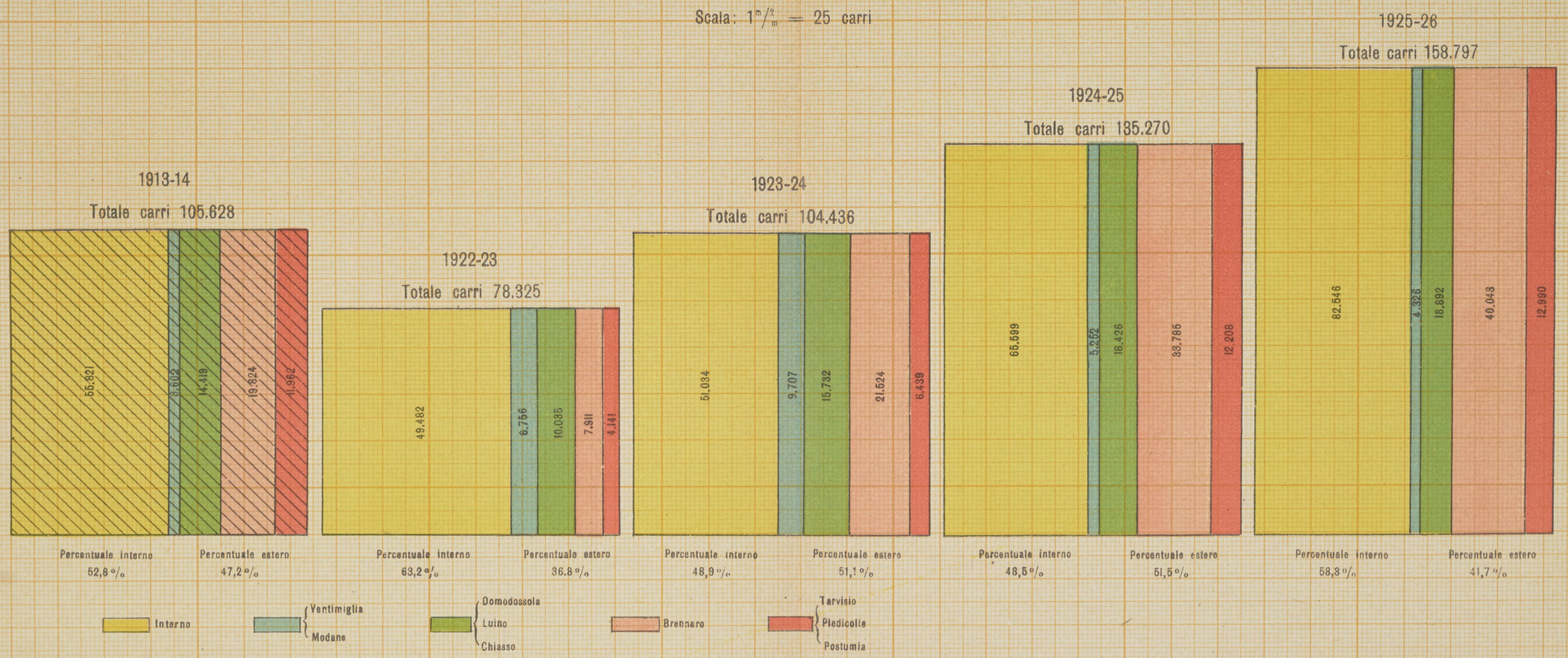
CATEGORIE DI MERCI		1925-26	1913-14
Cereali e farine:			
Frumento	tonn.	**2.835.000**	1.763.000
Farina di frumento	»	**1.166.000**	
Granturco	»	**516.000**	—
Riso	»	**533.000**	—
Altri cereali	»	**314.000**	1.661.000
Prodotti agricoli diversi:			
Uva fresca	tonn.	**211.000**	1.315.000
Vino e mosti	»	**1.353.000**	
Patate	»	**471.000**	—
Agrumi	»	**434.000**	322.000
Barbabietole	»	**319.000**	782.000
Pomodori freschi	»	**141.000**	—
Conserva di pomodoro	»	**95.000**	—
Frutta fresche e secche	»	**179.000**	—
Legumi secchi	»	**281.000**	—
Ortaggi	»	**303.000**	—
Olii, petroli, ecc.			
Olii minerali	tonn.	**454.000**	193.000
Olii vegetali	»	**224.000**	
Semi oleosi	»	**224.000**	—
Petroli	»	**159.000**	90.000
Benzina	»	**285.000**	—
Bestiame e carni macellate:			
Bestiame vivo	capi	**2.397.000**	2.810.000
Carni macellate	tonn.	**84.000**	—

Nei paragrafi seguenti si danno notizie particolareggiate su alcuni determinati trasporti che l'Amministrazione tiene in speciale evidenza, sia per l'importanza loro, sia per il modo col quale si svolgono.

Digitized by Google

Raffronto del movimento delle derrate a carro completo nell'interno e per l'estero negli esercizi finanziari 1913-14 e 1922-23; 1923-24; 1924-25; 1925-26

Scala: 1m/2m = 25 carri



Digitized by Google

Digitized by Google

14. **Trasporti di derrate.** — Questi trasporti hanno avuto sempre una importanza speciale, anche perchè buona parte di essi sono destinati all'esportazione; perciò l'Amministrazione li ha tenuti in particolare evidenza dedicandovi speciali cure.

Già nell'anteguerra i trasporti stessi avevano raggiunto un valore elevato, tanto che nel 1913-14 avevano richiesto l'impiego di oltre 105.000 carri, come rilevasi dal grafico qui allegato. Nel periodo della guerra però i trasporti stessi subirono una sensibile depressione la quale si mantenne fino a questi ultimi anni. Nell'esercizio 1923-24 si ritornò agli stessi valori raggiunti nel 1913-14, e da allora lo sviluppo si accentuò nel modo più promettente.

Infatti nel 1924-25 si caricarono 135.270 carri e nel 1925-26, nonostante le modificazioni di tariffa portate dal decreto dell'aprile 1925, se ne caricarono ben **158.787** con una differenza in più di 23.527 rispetto all'anno precedente. Tale differenza è dovuta principalmente all'abbondantissimo raccolto di patate verificatosi nella Campania.

Nel prospetto qui appresso riportato risulta che circa la metà dei carri derrate sono avviati all'estero e che la metà dell'esportazione segue la via del Brennero, per il grande mercato di Monaco Baviera che anche oggi assorbe, come nell'anteguerra, una grande quantità di derrate italiane.

TRANSITI	Esercizio 1925-26	Esercizio 1924-25	Differenza
Ventimiglia	**1.060**	1.511	— 451
Modane	**3.266**	3.741	— 475
Domodossola	**2.264**	2.353	— 89
Luino	**624**	578	+ 46
Chiasso	**16.004**	15.495	+ 509
Brennero	**40.043**	33.785	+ 6.258
Tarvisio	**10.061**	10.201	— 140
Piedicolle	**84**	20	+ 64
Postumia	**2.845**	1.987	+ 858
Estero	**76.251**	69.671	+ 6.580
Interno	**82.546**	65.599	+ 16.947
TOTALE	**158.797**	135.270	+ 23.527

Esaminando in modo particolare lo sviluppo che ha avuto l'esportazione di questi prodotti pei diversi transiti si possono fare i seguenti rilievi:

Digitized by Google

Pei transiti francesi si era raggiunto nel 1923-24 un valore di esportazione (9.707 carri) quasi triplo di quello del 1913-14. Negli anni successivi però tali valori sono andati rapidamente diminuendo (**4.326** nel 1925-26).

Pei transiti svizzeri si ha oggi un valore di esportazione superiore di circa il 20 % a quello dell'anteguerra (19.000 carri circa nel 1925-26 rispetto a 14.419 del 1913-14).

L'esportazione pel transito del Brennero è rapidamente cresciuta sorpassando già nel 1923-24 il valore dell'anteguerra (21.524 carri contro 19.824) e raggiungendo poi nel 1925-26 quasi il doppio di detto valore (**40.043** carri).

Le esportazioni infine dei transiti orientali che si erano mantenute molto al disotto del valore d'anteguerra fino al 1923-24 (con 6.439 carri rispetto a 11.962 del 1913-14) hanno avuto in questi ultimi due anni un aumento del 100 % raggiungendo nel 1925-26 circa **13.000** carri.

Nell'intento di favorire quanto più è possibile quest'ultima corrente d'esportazione, con l'orario del 15 maggio 1926 si è abbreviato di 4 ore il percorso dei treni derrate da Napoli a Tarvisio e Postumia.

È interessante notare che, per i transiti di Chiasso, Iselle e Luino, si effettuarono fra l'altro, nel 1925-26, con carri speciali atti a viaggiare sui ferry-boats della linea Zoebrugge-Harwich, **400** trasporti per l'Inghilterra di merce deperibilissima, trasporti che altrimenti sarebbero stati ineffettuabili.

15. **Trasporti vinicoli.** — Durante la campagna vendemmiale (settembre-novembre) si caricarono **47.296** carri di uva, mosto e vino e **17.017** di recipienti vuoti, in confronto a carri 54.566 e 26.921 caricati rispettivamente durante la campagna del 1924 (allegato n. 34). Il minor carico di prodotti vendemmiali nel 1925, rispetto al 1924, oltre che allo scarso raccolto dell'uva, fu dovuto anche alla meno buona qualità del prodotto, che limitò le contrattazioni commerciali.

16. **Trasporti di agrumi.** — Dall'allegato n. 35 si rileva che nell'esercizio 1925-26 si caricarono in Sicilia **31.802** carri di agrumi, dei quali **7.017** per destinazioni italiane del continente e **10.093** per l'estero e **14.692** per l'interno dell'isola e particolarmente ai porti per l'imbarco in confronto di 30.401, 6.681, 10.007 e 131.713 caricati nel 1924-25.

In Calabria si caricarono nel 1925-26 complessivamente **4.212** carri di agrumi, contro 5.164 caricati nell'esercizio precedente.

17. **Trasporti di fiori.** — Il traffico dei fiori freschi recisi dalla Riviera Ligure, ha subìto una lieve diminuzione nell'esercizio 1925-26 in confronto dell'esercizio

Digitized by Google

precedente, da attribuirsi agli eccezionali geli del mese di dicembre 1925 ripetutisi con forti nevicate nella prima quindicina del mese di gennaio.

Complessivamente vennero spediti kg. **6.869.332** di fiori con una diminuzione di kg. 579.070 rispetto all'esercizio 1924-25.

Per l'interno vennero spediti kg. **3.750.452** e per l'estero kg. **3.118.880** con un aumento di kg. 487.355 per l'interno, ed una diminuzione di kg. 1.066.425 per l'estero.

I trasporti per l'estero vennero istradati nella quantità di kg. **515** per il transito di Modane, kg. **1.775.447** per Chiasso, kg. **309.679** per Brennero, kg. **315.234** per Tarvisio, kg. **28.082** per Postumia, kg. **689.923** per Ventimiglia.

In confronto dell'esercizio precedente nei trasporti in oggetto si nota un aumento di kg. 210, kg. 28.142, kg. 15.447 rispettivamente per quelli istradati pei transiti di Modane, Tarvisio e Postumia, ed una diminuzione di kg. 283.487, kg. 468.661 e kg. 358.076 per quelli istradati rispettivamente pel transito di Chiasso, Brennero e Ventimiglia.

18. **Trasporti di bestiame.** — I trasporti di bestiame vivo segnarono, rispetto all'anno precedente, un aumento del 6,53 %, essendosi caricati nel 1925-26 carri **145.000** di bestiame, in confronto a carri 136.112 caricati nel 1924-25. In contrapposto, i trasporti della carne congelata sono diminuiti da 12.000 a **7.872**, ossia del 34,40 %.

La pulizia e la disinfezione dei carri che hanno servito pel trasporto del bestiame vennero sorvegliate con particolare cura per prevenire e reprimere il diffondersi delle malattie del bestiame.

19. **Carri disponibili per il traffico.** — La media giornaliera dei carri a scartamento normale utili al traffico (compresi i carri provenienti dalla guerra e quelli di altre ferrovie italiane ed estere in servizio cumulativo) presenti sulla rete di Stato fu di **129.798** contro 134.668 dell'esercizio 1924-25 (allegato n. 28).

Si ebbe quindi una minore disponibilità di 4.870 carri, di cui 1.300 circa di minore dotazione e 3.570 per maggior quantitativo di riparandi e inutilizzabili.

Per ogni 100 carri utili, se ne caricarono mediamente **16,63** al giorno, in confronto a 15,82 caricati nel 1924-25. Si ebbe, pertanto, una maggiore intensità nella utilizzazione del materiale da carico di 0,81 carri al giorno per ogni 100 carri adibiti al traffico.

20. **Carico medio per asse e portata carri.** — La portata media dei carri compresi quelli provenienti dalla guerra (allegato n. 28) risultò di tonn. **17,96**

Digitized by Google

Per ogni asse di carro e per ogni singolo viaggio si trasportarono in media **5,289** tonnellate di merci (bestiame escluso) in confronto a tonn. 5,207 trasportate nell'esercizio precedente (allegato n. 27), con una differenza in più di kg. 82 per asse.

21. **Ciclo medio del materiale da carico.** — Il ciclo medio dei carri impiegati pel trasporto delle merci sulle ferrovie dello Stato (allegato n. 28) scese da giorni 6 ed ore 7 a giorni **6**.

È da notarsi che il valore del ciclo è andato continuamente riducendosi in questi ultimi anni, ed è ormai tornato quasi eguale al valore d'anteguerra (giorni 5 e 23 ore nell'anno 1913-14) nonostante l'aumento verificatosi nel percorso medio dei trasporti, quale è indicato al punto seguente.

Questo fatto, mentre dimostra il progressivo miglioramento realizzato nella circolazione del materiale, indica pure che la dotazione dei carri si va rendendo scarsa rispetto alle esigenze del traffico ed è per questo che l'Amministrazione aveva predisposto ordinazioni di nuovo materiale che, per circostanze contrarie, non hanno potuto avere corso se non dopo la fine dell'esercizio 1925-26.

22. **Percorso medio per trasporto.** — Il percorso medio del trasporto di merci risultò di km. **184,15** (allegato n. 27), in confronto a km. 181,23 del 1924-25 ed a km. 171 dell'esercizio 1913-14.

23. **Carico medio per giorno lavorativo.** — Per ogni giorno lavorativo si caricarono mediamente **21.580** carri e **212.622** tonnellate di merci, in confronto a carri 21.303 e tonnellate 206.779 caricati nel 1924-25.

Durante gli esercizi 1925-26 e 1924-25 tali medie subirono le seguenti variazioni:

MESE	Media giornaliera di carri caricati con merci e bestiame		Media giornaliera di tonn. di merci accettate per il trasporto	
	1925-26	1924-25	**1925-26**	1924-25
luglio	**20.692**	20.255	**203.023**	192.944
agosto	**21.764**	22.236	**212.418**	214.839
settembre	**22.194**	22.578	**218.366**	217.239
ottobre	**22.516**	22.638	**220.170**	216.138
novembre	**21.033**	21.833	**205.894**	205.733
dicembre	**21.225**	21.809	**205.157**	205.833
gennaio	**19.466**	20.447	**187.719**	204.323
febbraio	**20.904**	20.750	**206.834**	206.601
marzo	**22.328**	20.757	**223.458**	204.079
aprile	**22.340**	20.573	**223.607**	203.516
maggio	**22.183**	21.100	**223.205**	208.096
giugno	**22.307**	20.671	**220.244**	202.345
medie	**21.580**	21.303	**212.622**	206.779
percentuale	**+ 1,30**	—	**+ 2,82**	—

Digitized by Google

24. **Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata.** — Il carico medio in carri e tonnellate, per giorno lavorativo e per chilometro di rete esercitata, fu il seguente :

	1925-26	1924-25	Variazioni del 1925-26 rispetto al 1924-25
Carri	**1,370**	1,353	+ 1,26
Tonnellate	**13,494**	13,133	+ 2,75

25. **Trasporti di merci con treni viaggiatori.** — L'intensità dei trasporti merci a grande velocità a dettaglio con richiesta d'inoltro con treni diretti ed accelerati si èmantenuta pressochè uguale all'esercizio precedente, mentre si nota un sensibile aumento per analoghi trasporti a carro completo.

26. **Modificazioni alle tariffe interne delle merci.** — Con varie decorrenze furono attuate modificazioni alle tariffe e condizioni di trasporti.

Le seguenti tariffe furono estese ad altre località trovantisi in eguali condizioni di quelle già ammesse a fruire delle tariffe medesime :

tariffa eccezionale n. 110 P. V. (acque minerali, naturali, nazionali) : Anagni, Baveno, Castrogiovanni, Calascibetta, Frosinone, Alatri-Fiuggi, Guardia Mangano, Sondrio, Trento ;

tariffa eccezionale n. 118 P. V. (legname) : Cosenza ;

tariffa eccezionale n. 119 P. V. (vetrerie) : Fiumicino, Incisa Belbo, Pistoia, Poggibonsi, Pontassieve, Torre del Lago ;

tariffa eccezionale n. 122 P. V. (pietre coti e pietre molari naturali) : Mezzolombardo ;

tariffa eccezionale n. 124 P. V. (carboni fossili nazionali) : Divaccia S. Canziano ;

tariffa eccezionale n. 127 P. V. (zolfo) : Bellia, Castelfiorentino ;

tariffa eccezionale n. 131 P. V. (acido solforico e acido cloridrico greggi) : Fiume, Nera Montoro, Novara, Rogoredo ;

tariffa eccezionale n. 136 P. V. (pirite e ceneri di pirite) : Monasterace Stilo, Rogoredo. Inoltre nella serie B di questa tariffa (ceneri di pirite) è stato abolito il vincolo della percorrenza minima di 50 chilometri ;

tariffa eccezionale n. 139 P. V. (bauxite in pezzi) : Grisignano Piemonte, Pisino, Portole.

Nella linea di demarcazione per l'applicazione delle tariffe eccezionali a favore del mezzogiorno venne inclusa la stazione di Raiano. Per favorire l'industria nazionale della fabbricazione dello zucchero e particolarmente per metterla in condizioni di poter sostenere la lotta con la concorrenza straniera, venne ripristinata la tariffa eccezionale n. 107 P. V. applicabile ai trasporti di barbabietole diretti agli zuccherifici ed a quelli di zucchero greggio diretti dagli zuccherifici alle raffinerie.

Per favorire l'esportazione dell'asfalto di Ragusa, nella tariffa eccezionale n. 125 P. V. venne inserita, in via di esperimento, una condizione in virtù della quale agli speditori che effettuano trasporti in un anno per oltre 25.000 tonnellate verso i porti della Sicilia sono concessi abbuoni sui quantitativi eccedenti, del 10 e del 15 % a seconda del quantitativo raggiunto.

Per agevolare i trasporti di sabbie da costruzione, ghiaia e ciottoli fu istituita la tariffa eccezionale n. 141 P. V. con la quale agli speditori che effettuano annualmente da una medesima

Digitized by Google

località trasporti dei suddetti materiali per almeno 10.000 tonnellate vengono concessi abbuoni che vanno da un minimo del 10 ad un massimo del 25 % a seconda dei quantitativi raggiunti.

Nella tariffa ordinaria n. 7 G. V. (giornali) il prezzo base per ogni chilogrammo a qualsiasi distanza, venne ridotto da lire 0,07 a lire 0,06.

Per favorire il traffico dei fichi secchi e degli scarti di fichi secchi, per usi industriali, che dalle Puglie si dirige specialmente verso la Cecoslovacchia e verso l'Austria venne istituita nella tariffa eccezionale n. 103 P. V. apposita serie con prezzo ridotto.

Nella tariffa ordinaria n. 4 G. V. (bestiame d'ogni specie) e nella eccezionale n. 27 G. V. (bestiame ovino) vennero opportunamente ridotti i prezzi per i capi in più degli 8 o dei 10 caricati in uno stesso carro, allo scopo di agevolare il trasporto del bestiame e di fronteggiare la concorrenza di altri mezzi di trasporto.

La tariffa ordinaria n. 35 P. V. (esportazione via mare) venne estesa alle merci nazionali dirette alle stazioni marittime per proseguire in destinazione di Zara.

Negli elenchi delle merci fruenti di aumenti percentuali ridotti in confronto all'aumento generale del 400 % vennero apportate le seguenti modificazioni:

a) elenco delle merci fruenti del 200 %: per gli olii vegetali venne adottata una nuova dicitura allo scopo di ammettere al beneficio tutti gli olii vegetali commestibili purchè di produzione nazionale;

b) elenco delle merci fruenti del 300 %: furono aggiunte le seguenti voci: conigli vivi o morti; sabbia quarzosa per segare i marmi; fichi secchi e scarti di fichi secchi per usi industriali; sughero di scarto e ritagli di sughero sciolti spediti fra stazioni della Sardegna; genisi di zolfo terre comuni, provenienti da scavi.

Nell'allegato n. 6 alle Condizioni e Tariffe vennero stabilite nuove norme per il servizio, da e per la Darsena di Burana e venne incluso il nuovo scalo di Salerno marittima.

Nella nomenclatura e classificazione delle cose spedite a P. V. si sono introdotte diverse aggiunte e modificazioni di cui si citano le più notevoli:

a) si sono ammesse tutte le sabbie da costruzione, comprese quelle di mare, a fruire del trattamento delle sabbie comuni; ciò allo scopo di agevolare l'edilizia;

b) si sono fatte opportune declassificazioni per importanti prodotti nazionali, quali il inoleum da pavimentazione tagliato in pezzi e la silice non cristallizzata molita;

c) si sono concessi prezzi ridotti per i trasporti a carro di cloruro di stagno, merce che interessa grandemente l'industria tessile;

d) si sono aggiunte voci apposite per i cuscinetti a sfere od a rulli per i sacchi di carta per le terre da scavo e i genisi di zolfo;

e) si è opportunamente modificata la classificazione della farina fossile;

f) sono stati esonerati dalle particolari condizioni di trasporto della categoria seconda dell'allegato n. 7 alle tariffe l'acido citrico, l'acido tartarico e il mercurio.

Infine, dato il persistere della crisi vinicola, venne disposto con provvedimento di Governo, che le riduzioni concesse a favore dei vini e dei mosti nazionali e dei recipienti di ritorno e che dovevano scadere nel 30 giugno 1925 fossero prorogate di un anno.

27. **Servizi internazionali per merci.** — *Servizio italo-svizzero via Gottardo e Sempione.*

Per nuovi accordi intervenuti con le Ferrovie Federali Svizzere sono stati rifatti i due volumi della tariffa per il trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera via Gottardo e Sempione.

Tali pubblicazioni, che sono andate in vigore il 1 settembre 1925, hanno resa necessaria l'elaborazione di supplementi agli altri volumi della tariffa suddetta.

Inoltre ed in adempienza di obblighi fatti dalla Convenzione del Gottardo, sono state apportate alla tariffa stessa ulteriori modificazioni con effetto dal 1 gennaio 1926 comprendenti la integrale riduzione del 50 % delle sopratasse di montagna.

Digitized by Google

In conseguenza è stato ristampato un altro dei volumi della ripetuta tariffa merci apportandovi sensibili riduzioni in confronto alle tasse preesistenti ed introducendovi anche tariffe eccezionali per favorire l'esportazione dalla Svizzera di alcuni prodotti.

Dal 1 giugno 1926 poi, in seguito ad accordi con le Ferrovie Federali Svizzere, è stata concessa agli speditori la facoltà di scelta fra l'istradamento di Pino e quello di Chiasso per i trasporti che devono seguire la via del Gottardo senza perdere il beneficio della tassazione in base alla tariffa diretta.

La stessa facilitazione è stata estesa ai trasporti da e per la Germania od in transito attraverso la Germania rispettivamente in destinazione o in provenienza dall'Italia.

Pertanto si rese necessaria l'elaborazione di nuovi supplementi.

Infine, dal 20 settembre 1925, è stata attivata la prima appendice alla tariffa già in vigore dal 10 ottobre 1924, relativa al trasporto di determinate merci a P. V. fra stazioni della Venezia Tridentina da una parte e stazioni delle Ferrovie Svizzere dall'altra, via Brennero-Arlberg.

Con detta appendice sono state introdotte nuove disposizioni, emendamenti diversi e riduzioni di tasse per il percorso italiano.

Servizio italo-francese.

Le variazioni avvenute nelle tariffe interne italiane e francesi sono state introdotte anche mediante pubblicazione di appositi supplementi, nella tariffa diretta italo-francese per il trasporto delle merci via Chiasso, Pino, Iselle, Modane e Ventimiglia.

Servizio italo-belga.

Il 1 dicembre 1925 è stata attivata la tariffa diretta per il trasporto a carro di alcune merci di maggior traffico fra l'Italia ed il Belgio, limitandola ad alcune stazioni italiane e belghe ivi menzionate e scelte fra quelle che sono in relazione di traffico con i maggiori centri di produzione o di consumo. Sono state ivi pure comprese le stazioni dei porti belgi che fanno servizio con l'Inghilterra e previste per esse tasse di transito più favorevoli al fine di poter utilizzare detta tariffa anche per le relazioni commerciali con l'Inghilterra. Col 1 maggio 1926 inoltre sono entrate in vigore disposizioni complementari speciali alla Convenzione Internazionale di Berna circa i trasporti di merci da e per il Belgio effettuati con lettera di vettura internazionale sia in base alla tariffa diretta, che da ferrovia a ferrovia.

Servizio italo-inglese.

Le pratiche iniziate e condotte nel precedente esercizio finanziario per stabilire un servizio diretto fra l'Italia e l'Inghilterra limitatamente alle derrate alimentari, si erano concretate in un progetto di tariffa la quale avrebbe dovuto entrare in vigore entro il secondo semestre 1926.

Pur troppo le ferrovie inglesi hanno creduto di dover ritirare pel momento la loro adesione in vista della incerta situazione delle tariffe e delle valute dei paesi interessati al traffico merci italo-inglese.

Servizio italo-germanico.

La tariffa merci diretta italo-germanica, che era stata soppressa il 5 novembre 1923 in seguito allo svalutamento avvenuto in Germania del marco carta, è stata sempre oggetto di studi fra le due nazioni interessate, sia durante l'esercizio finanziario passato che durante l'attuale 1925-26 nel quale si prevedeva che essa potesse entrare in vigore.

Impedimenti diversi, tuttavia, ne hanno leggermente ritardata l'attivazione che è stata stabilita per il 16 agosto 1926.

Digitized by Google

Con validità dell'agosto 1925, poi, è stato attivato il servizio merci da ferrovia a ferrovia fra l'Italia e la Germania, via Francia, Saar, Lussemburgo e Svizzera, con tasse computate in base alle tariffe interne dei singoli paesi attraversati, oppure in base alle tariffe dirette eventualmente applicabili.

Servizio italo-scandinavo.

Col 1 aprile 1926 è stata messa in vigore una tariffa diretta per il trasporto di alcune merci fra l'Italia da una parte e la Svezia e Norvegia dall'altra, via Germania in concorrenza con le linee di navigazione.

Questa tariffa, la quale contiene per i percorsi esteri tasse ridotte, favorisce particolarmente il commercio delle derrate alimentari e degli agrumi che possono raggiungere celermente ed in buona conservazione i lontani mercati nordici.

I risultati finora ottenuti sono buoni e alla tariffa sarà data maggiore estensione includendovi altre merci ed estendendola ad altre stazioni.

Sono in corso trattative che verranno concretate in appositi supplementi.

Servizio italo-austriaco.

Si prevede prossima l'attivazione della tariffa diretta per trasporti in determinate merci a carro tra l'Italia e l'Austria. I lavori relativi hanno subìto molto ritardo in dipendenza del cambiamento delle tariffe interne austriache.

Servizi merci adriatici.

a) Alla *tariffa merci austro-adriatica*, in vigore dal 1 luglio 1925, sono state apportate sostanziali modificazioni, sia per l'adozione della valuta oro, a datare dal 1 settembre 1925, come conseguenza delle oscillazioni nella valuta italiana, sia per importanti modificazioni nelle condizioni e nelle tasse di trasporto in dipendenza di corrispondenti modificazioni nelle tariffe interne, sia, infine, per provvedimenti diversi con i quali si cerca di far fronte alla concorrenza dei porti tedeschi al fine di impedire la deviazione di importanti traffici dai porti adriatici.

b) *Tariffa merci cecoslovacco-adriatica.* — Anche in questa tariffa come in quella austro-adriatica, sono state introdotte diverse modificazioni sia per il deprezzamento della lira, sia per cercare di fronteggiare nel miglior modo la concorrenza dei porti tedeschi.

La tariffa è stata arricchita con l'inclusione di altre dieci nuove tariffe eccezionali e con l'attuazione di condizioni speciali e prezzi diretti per trasporti di carri privati vuoti.

c) *Tariffa merci Venezia M.-Austria.* — Con validità dal 15 ottobre 1925 è stata pubblicata la tariffa merci Venezia M.-Austria con tasse in valuta oro.

Essa è applicabile solo ai trasporti da e per oltre mare e si estende a tutto il territorio austriaco ad occidente della linea Brennero-Kufstein.

Il traffico che svolgesi in dipendenza dell'attivazione della detta tariffa non è stato ancora di tale entità da poter far rilevare dati statistici degni di nota; tuttavia è certo che essa ha dato un notevole contributo al commercio del cotone e dei cereali con la Baviera meridionale.

d) *Tariffa merci ungaro-adriatica e jugoslavo-adriatica.* — Sono in corso i lavori per la compilazione delle relative tariffe che saranno pubblicate nel futuro esercizio finanziario. Intanto sia nel servizio ungaro-adriatico, sia in quello jugoslavo-adriatico sono state attivate per numerose merci, notevoli riduzioni sui prezzi delle tariffe interne tanto sui nostri percorsi che su quelli esteri.

Nel complesso si è verificato, in confronto del precedente esercizio, una diminuzione nei traffici adriatici dovuta principalmente alla concorrenza dei porti tedeschi, delle vie fluviali e, per quanto riguarda i traffici con l'Ungheria, alla concorrenza dei porti jugoslavi dell'Adriatico e di quello di Salonicco.

Digitized by Google

Rispedizioni ai transiti di confine. — Questa importante facilitazione al traffico delle merci da e per l'estero ha avuto nuove estensioni nel corso dell'esercizio 1925-26, e nei primi mesi dell'esercizio 1926-27 saranno pubblicate nuove norme che ne regoleranno il relativo servizio nei diversi transiti di confine.

28. **Servizio doganale.** — Nell'esercizio 1925-26 venne istituita una sezione doganale bagagli presso la stazione di Abbazia Mattuglie e quella di San Remo, che era stata abolita nel 1918, venne riattivata allo scopo di agevolare, il più possibile, il movimento dei forestieri.

Vennero pure istituite una sezione doganale merci presso la zona del porto industriale di Marghera e un'altra presso la stazione di Salerno marittima.

Dalla statistica degli introiti dei corrispettivi doganali, relativa all'anno finanziario 1924-25, risulta un incasso complessivo di lire 17.159.136,10 con un miglioramento, rispetto al precedente esercizio, di lire 5.900.458,80, in parte dovuto all'entrata in vigore, dal 1 gennaio 1925, dei nuovi corrispettivi.

I dati relativi alle passività incontrate nell'anno solare 1925, in dipendenza di vertenze doganali, sono i seguenti :

Importo pagato in lire	Ammontare in lire dei ricuperi fatti			Residuo passivo
	Dalle parti e dalle Intendenze di finanza	Dalle Ferrovie estere	Dal personale	
608.024,05	329.324,91	53.423,92	2.856,53	222.418,69

La suindicata passività di lire 222.418,69, già compresa in quella complessiva degli indennizzi per anormalità verificatesi nei trasporti, riguarda in gran parte trasporti effettuatisi negli anni precedenti, quando i furti specialmente, erano assai frequenti ; essa tuttavia, trova sufficiente margine negli utili che provengono da tale servizio.

29. **Servizi cumulativi e di corrispondenza con ferrovie e tramvie.**— Durante l'esercizio 1925-26 furono stipulate, iniziate o continuate le seguenti convenzioni:

1. Convenzioni stipulate :

a) *di servizio cumulativo* :

con la società esercente la tramvia Pallanza-Omegna (appendice per modificazione canoni e corrispettivi);

con le ferrovie di Reggio Emilia e con la ferrovia Reggio-Ciano per lo scambio dei trasporti in collettame fra le due ferrovie a mezzo della stazione di Reggio Emilia F. S. ;

Digitized by Google

con la società elettro-ferroviaria italiana per il servizio cumulativo dei trasporti a carro completo con la ferrovia Roma-Ostia;

con l'Amministrazione esercente la ferrovia Verona-Caprino-Garda (1ª appendice per subingresso dell'Amministrazione provinciale di Verona nell'esercizio della linea e per la modificazione di alcune condizioni);

b) *di servizio di corrispondenza*:

con la società ferrovia Alto Pistoiese esercente la linea Pracchia-S. Marcello-Mammiano;

col consorzio della ferrovia Torino-Rivoli (appendice per la proroga della convenzione e per modificazione di canoni e corrispettivi);

con la società varesina di imprese elettriche esercente la tramvia Luino-Ponte Tresa (estensione del servizio di corrispondenza ad altre linee tramviarie della medesima società);

con la società ferrovie meridionali sarde per il servizio di corrispondenza con la linea Iglesias-Monteponi ceduta dallo Stato e con la linea Siliqua-Calasetta con diramazione Palmas-Suergiu-Monteponi;

con la società esercente la tramvia Novi-Ovada e la ferrovia Basaluzzo-Frugarolo (modificazione delle condizioni relative allo scambio dei carri a Frugarolo;

con la società esercente la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini;

c) *di scambio merci*:

con l'amministrazione esercente la ferrovia Castelraimondo-Camerino (concessione uso rimessa locomotori);

con la società esercente la tramvia elettrica di Viggiù.

2. Furono *avviate o continuate* le pratiche riguardanti le convenzioni:

a) *di servizio cumulativo*:

con l'Amministrazione esercente la ferrovia Verona-Caprino-Garda (2ª appendice per estensione del servizio cumulativo alle stazioni di Parona e Verona P. S. Giorgio della secondaria);

con la società della ferrovia Santhià-Biella (appendice per modificazioni impianti stazione comune);

con la società di navigazione a vapore Eolia (servizio ferroviario-marittimo con le Isole Eolie);

con la società esercente la ferrovia Sondrio-Tirano (appendice per modificazioni canoni e corrispettivi);

con la società della ferrovia Suzzara-Ferrara, la società Veneta e la società ferrovie e tramvie padane per il passaggio dei carri completi fra le linee delle dette amministrazioni attraverso la stazione di Ferrara;

con la società elettro-ferroviaria italiana esercente la ferrovia Roma-Ostia (appendice per estensione del servizio ai trasporti in piccole partite);

con la società ferrovie Nord Milano (rinnovazione);

con la società ferrovie secondarie della Sardegna;

con la società di navigazione per il servizio fra il continente e la Sardegna e la Sicilia;

con la società esercente la ferrovia Grignasco-Coggiola (modificazione condizioni);

con la società esercente la ferrovia della Valle Seriana (modificazione condizioni);

con la società esercente la ferrovia della Valle Brembana (modificazione condizioni);

con la società concessionaria della ferrovia Monte Antico-Siena.

Digitized by Google

b) *di servizio di corrispondenza* :

con la società delle tramvie Vicentine (modificazioni impianti d'allacciamento a Tavernelle) ;

con la società di Elettricità e delle piccole ferrovie di Volosca ;

con la società esercente la ferrovia delle Dolomiti (Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco) ;

con la società esercente le tramvie elettriche Gallaratesi ;

con la società per le ferrovie vicinali (Roma-Fiuggi-Frosinone) ;

con la società tramvie elettriche Bresciane (concessione per la formazione di carri misti) ;

con l'amministrazione provinciale di Verona per l'allacciamento della tramvia Verona-Grezzana con la stazione di Verona Porta Vescovo e per il servizio di corrispondenza ;

con la società esercente la ferrovia Domodossola-Confine svizzero ;

con la tramvia Udine-S. Daniele (concessione nuovo allacciamento per passaggio carri ferroviari con carrelli trasportatori) ;

con la società del Mediterraneo per l'esercizio in comune della stazione di Spezzano Albanese e per il servizio di corrispondenza con la linea Spezzano Albanese-Castrovillari delle ferrovie Calabro-Lucane ;

con la società del Mediterraneo per regolare gli allacciamenti della ferrovia Bari-Altamura-Matera delle ferrovie Calabro-Lucane con le stazioni di Bari-Grumo e Altamura e il servizio di corrispondenza a mezzo delle stazioni stesse.

3. È stato attivato il servizio cumulativo con la ferrovia Roma-Ostia, con la ferrovia Padova-Piazzola-Carmignano anche per il tramite di Carmignano e col tronco Francavilla Fontana-Cisternino Città della ferrovia Francavilla-Locorotondo, e il servizio di corrispondenza con la tramvia Terni-Ferentillo, con la tramvia di Valle Cavallina (Tramvie Bergamasche), con le linee Iglesias-Monteponi della società ferrovie meridionali Sarde e con la ferrovia Alto Pistoiese (Pracchia-Marcello-Mammiano).

30. **Servizi cumulativi con le linee di navigazione con le isole.** — Col 1 gennaio 1926 è cessato l'esercizio, da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee di navigazione Civitavecchia-Terranova, Terranova-Golfo Aranci-La Maddalena e Napoli-Palermo con prolungamento Palermo-Trapani-Tunisi.

L'esercizio delle dette linee è stato assunto dalla « Compagnia Italiana Transatlantica » per la linea Civitavecchia-Terranova, dalla società « Florio » per la linea Napoli-Palermo con prolungamento Palermo-Trapani-Tunisi e dalla « Compagnia Sarda d'Armamento e Navigazione » per la linea Terranova-Golfo Aranci-La Maddalena.

Le nominate società sono inoltre subentrate alla società di navigazione « Italia » nell'esercizio delle altre linee a mezzo delle quali si effettua il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Si sono quindi presi accordi con le società medesime per regolare la continuazione del detto servizio cumulativo, al quale furono poi ammesse altre cinque stazioni.

Digitized by Google

Dal 1 febbraio 1926, sono stati aumentati i noli marittimi, applicabili ai trasporti in servizio cumulativo da e per le isole dell'arcipelago toscano, in seguito a richiesta della società « Navigazione Toscana ».

31. **Servizi cumulativi internazionali.** — Per migliorare il servizio internazionale dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci sono state tenute varie conferenze internazionali, di cui le più importanti sono le seguenti:

1. conferenza di Bolzano per fissare le basi di una tariffa diretta italo-inglese, via Brennero e le relative condizioni di responsabilità;

2. conferenza di Parigi per regolare varie questioni commerciali relative all'esercizio del treno S. O. E.;

3. altra conferenza di Parigi per la tariffa diretta italo-inglese, via Francia;

4. conferenza di Basilea per stabilire il regime di responsabilità applicabile ai trasporti delle derrate alimentari spedite in servizio diretto italo-inglese;

5. conferenza di Francoforte sul Meno tenuta dal Comitato internazionale dei trasporti, per accordi in merito al trasporto dei viaggiatori e dei bagagli ed alla ristampa del nuovo Regolamento uniforme per i servizi internazionali;

6. conferenza di Nizza, tenuta dal Comitato internazionale dei trasporti, per la redazione di un progetto di « Prescrizioni uniformi di spedizione per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in servizio internazionale »;

7. conferenza di Losanna, tenuta dal Comitato internazionale dei trasporti, per uno studio riguardante l'applicazione ai carri privati vuoti dalle cinque Convenzioni uniformi emanate dal predetto Comitato;

8. conferenza di Graz, tenuta dal Comitato internazionale dei trasporti, per la redazione di un progetto di « Prescrizioni uniformi di spedizione per il trasporto delle merci in servizio internazionale »;

9. conferenza di Monaco, tenuta dal Comitato internazionale dei trasporti, per la discussione in seduta plenaria dell'esito degli studi affidati alle varie commissioni nella maggior parte delle conferenze.

32. **Servizi portuali e lacuali.** — È stato definitivamente concordato, per quanto si attiene al porto di Venezia, dopo l'andata in vigore della nuova Convenzione col Provveditorato che prevedeva il passaggio del servizio del Traghetto dalla ferrovia al detto Provveditorato, il regolamento del Traghetto stesso, il quale, debitamente approvato in sede superiore, è già entrato in attuazione.

Anche la Convenzione coi R. Magazzini Generali di Trieste per regolare il passaggio e la consegna del materiale e delle merci da e per gli scali marittimi esercitati dei Magazzini stessi è stata definitivamente concordata.

Si sono stipulati e perfezionati numerosi contratti riguardanti l'affitto delle aree e dei Magazzini nel porto di Trieste e per altri le pratiche per il perfezionamento sono in corso.

I patti di questi contratti d'affitto sostituiscono quelli delle Convenzioni stipulate sotto l'ex regime austriaco e sono in relazione ai prezzi odierni del mercato.

Digitized by Google

33. **Servizio dei trasporti a domicilio.** — Durante l'anno finanziario 1925-26 furono aperte all'esercizio **13** nuove agenzie, tra cui alcune in centri importanti come Siracusa, Grosseto, Civitavecchia, Empoli e se ne chiusero 11.

Nello stesso periodo furono aumentati i prezzi in 21 agenzie, furono diminuiti in 9. Piuttosto sensibili sono stati gli aumenti concessi alle agenzie di Genova e di Napoli per contingenze locali.

Nei nuovi contratti fu in tutti incluso l'obbligo da parte dell'agenzia di recapitare le lettere d'avviso delle merci ferme in stazione, procurando così una economia non lieve all'Amministrazione per il risparmio di personale.

Nel dicembre 1925 fu completata la stampa del nuovo fascicolo « Tariffe e Condizioni pei trasporti a domicilio » che fu distribuito a tutti gli uffici, stazioni, ecc.

34. **Concessioni speciali e contratti dell'esercizio.** — Delle 41 concessioni speciali per trasporti di merci che esistevano al 30 giugno 1925 ne sono rimaste in vigore 32 perchè, scadute di validità nell'ottobre del 1925, non sono state rinnovate.

Durante l'esercizio sono pervenute 69 nuove domande, delle quali è stata accolta soltanto una per acquisire alle ferrovie dello Stato un nuovo traffico.

In tal modo le concessioni di cui trattasi al 30 giugno 1926 si sono ridotte a **33**.

Vennero svolte pratiche per la conclusione di nuovi contratti per raccordi e per le proroghe dei precedenti contratti, apportandovi le necessarie modificazioni. Tali contratti furono poi rinnovati in base al capitolato 1922 man mano che venivano a scadere per termine di durata o per disdetta data dall'Amministrazione.

Nell'esercizio 1925-26 il numero dei carri utilizzati per i raccordi fu di **1.478.715**; i canoni fissi ammontarono a lire **1.424.782** e le tasse di raccordo a lire **42.687.604**, mentre i dati corrispondenti dell'esercizio precedente furono 1.212.809 carri utilizzati, lire 1.162.143 per canoni fissi e lire 20.600.000 per tasse di raccordo. Il maggior gettito dato nel 1925-26 dai canoni fissi e dalle tasse di raccordo deriva non solo dagli aumenti introdotti dalla tariffa, ma anche dell'accresciuto numero degli stabilimenti raccordati e dei carri utilizzati

Al principio dell'anno finanziario testè decorso, i servizi di facchinaggio merci e bagagli, di manovra e di pulizia erano appaltati in **73** stazioni e scali (non compresi quelli portuali) in seguito alla modificata situazione generale del personale ed in dipendenza di particolari esigenze locali manifestatesi durante l'anno, sorse la possibilità di concedere nuovi appalti in alcune stazioni della rete e in altre di affidare maggiori servizi alle Cooperative porta bagagli.

Nel complesso, tali nuove concessioni hanno consentito l'economia di **447** agenti con una minore spesa, in confronto del servizio diretto, di circa lire 3.325.000 all'anno.

Digitized by Google

Venne inoltre concesso a privati il servizio di pulizia e custodia delle ritirate gratuite e gabinetti riservati in altre 26 stazioni della rete, con una economia di **6** manovali e **30** guardacessi (donne). Il risparmio di spesa conseguito per effetto di tali concessioni, si aggira sulle lire 75.000 annue.

A tali vantaggi finanziari, va aggiunto quello derivante dalla revisione dei canoni corrisposti dalle Cooperative e Ditte concessionarie del servizio bagagli per conto del pubblico, revisione avvenuta durante lo scaduto esercizio in 39 stazioni della rete con un miglioramento dei canoni a nostro favore di circa lire **290.000** annue.

In materia di contratti per caffè ristoratori, si ottenne un *aumento effettivo* nell'importo dei canoni per lire **1.017.000** circa.

Le pratiche successivamente espletate per conseguire nuovi miglioramenti nei corrispettivi di tali concessioni, al 1 luglio 1926, avevano già portato un ulteriore aumento di circa lire **311.000.**

In materia di contratti per concessioni di rivendite di generi di privative, si raggiunse complessivamente un aumento di circa lire **55.700** e per concessioni varie (rivendite bibite, fiori, uffici di cambia-valute e compilazione documenti di trasporto) di circa lire **21.750.**

Si è continuato altresì nella revisione dei canoni per gli affitti di locali ed aree nei fabbricati viaggiatori e nei piazzali interni delle stazioni, ottenendo un aumento effettivo che può calcolarsi in circa lire **109.500.**

È stata inoltre curata la riscossione della somma di lire **241.072** per affitto di locali ed aree all'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi nelle stazioni della rete (8ª appendice alla Convenzione unica).

Il servizio di noleggio dei cuscini, gestito dalla Cassa Nazionale dei Ferrovieri di Bologna, per percentuale spettante all'Amministrazione ha dato un minore introito di lire **152.675** rispetto all'esercizio precedente. Tale minore introito è dovuto alle nuove condizioni di appalto concordate con la Concessionaria, in base alle quali, a decorrere dal 1 agosto 1925, mentre si è adottato un nuovo tipo di cuscino che per la sua imbottitura risponda meglio alle esigenze dei viaggiatori, si è ridotta dal 40 al 32,5 la percentuale da devolversi all'Amministrazione ferroviaria, a carico della quale è rimasta inoltre la tassa di bollo sulle ricevute rilasciate ai viaggiatori.

L'esercizio delle bilancie e apparecchi automatici distributori di oggetti vari, ha prodotto un maggior introito di circa lire **15.515** per percentuale spettante all'Amministrazione, e quello degli apparecchi automatici distributori di biglietti d'ingresso nelle stazioni, gestiti dalla Ditta Grondona di Milano lire **135.765.**

Digitized by Google

L'utile netto derivante dalle forme di pubblicità nelle stazioni, nei treni e sui biglietti di viaggio per appalti concessi ad imprese è stato di lire **1.507.707,59.** Tale somma è stata devoluta in applicazione del decreto legge luogotenziale 1 agosto 1918, n. 1197, all'Opera di previdenza per il personale ferroviario.

La gestione della rivendita dei libri e dei giornali nelle stazioni in appalto a ditte private, ha dato un utile netto di lire **475.799,60** delle quali lire 50.000 devolute, come sopra, all'Opera di previdenza.

35. **Trasporti militari.** — Nel periodo comprendente l'esercizio 1925-26 furono effettuati in misura alquanto superiore a quella del corrispondente periodo dell'esercizio precedente, trasporti ordinari e straordinari di ufficiali, sottufficiali, militari di truppa, reclute, congedandi, materiali vari al seguito delle truppe, artiglierie, munizioni, carri armati e autoveicoli.

Complessivamente furono trasportati **14.735** ufficiali e **320.704** truppa per i quali si impiegarono **610** carrozze miste, **81** di 2ª classe e **6.858** di 3ª; **355.000** uomini fra reclute e congedandi per i quali ultimi non furono adibite apposite carrozze; mentre per le reclute furono specializzate singole vetture dei treni ordinari, opportunamente rinforzati nella composizione in relazione ai bisogni. Furono inoltre trasportati **13.473** quadrupedi in **2.238** carri.

Per i trasporti delle munizioni, dei materiali vari, delle artiglierie e dei carriaggi occorsero **5.656** carri chiusi e **4.942** carri piatti: dei trasporti effettuati in carri chiusi i $^3/_4$ circa sono costituiti da trasporti di munizioni.

Speciale menzione merita il trasporto delle reclute e dei congedandi eseguito anche durante l'esercizio in esame con i treni ordinari viaggiatori, opportunamente rinforzati — su alcune linee — nella composizione; sistema questo già adottato nei due precedenti esercizi e che si è ormai dimostrato di pratica ed utile attuazione, in quanto ha il vantaggio, come è noto, sul sistema seguìto in passato, di evitare l'effettuazione di treni appositi, per una percorrenza di oltre 100.000 treni-km. e di abbreviare la durata dei trasporti.

Su questo ultimo riguardo poi va notato che mentre nel primo anno in cui fu seguìto tale sistema il trasporto delle reclute fu effettuato in 28 giorni e nell'esercizio successivo in 24, nell'esercizio ultimo decorso il trasporto stesso ebbe luogo in soli 16 giorni, sebbene il numero giornaliero e complessivo delle reclute trasportate nei 16 giorni sia stato notevolmente superiore a quello degli anni decorsi, ed il 95 % delle reclute si sia presentato nei termini prescritti, di contro ad una percentuale notevolmente inferiore presentatasi negli anni precedenti.

L'utilizzazione dei treni ordinari per questi trasporti non ha dato luogo ad inconveniente alcuno, sia dal punto di vista tecnico militare, che da quello ferro-

Digitized by Google

viario, nè alcun disturbo ebbe a risentirne il servizio dei viaggiatori, sebbene la chiamata della classe 1906 sia stata effettuata nei giorni dall'8 al 23 aprile inclusi, nei quali aveva luogo un più intenso movimento di viaggiatori di ogni classe, per la coincidenza delle feste pasquali. Furono dunque impiegati solo **16** giorni per trasportare **205.000** reclute della classe 1906, in confronto dei 24 giorni impiegati nell'esercizio precedente per trasportare 199.000 reclute della classe 1905 e di 28 giorni impiegati nell'esercizio 1923-24 per trasportare 186.455 reclute della classe 1904.

Al numero delle **205.000** reclute trasportate nei 16 giorni va poi aggiunto un contingente di **5.000** reclute della R. Aeronautica, trasportate il 24 aprile, ciò che forma un totale di **210.000** reclute trasportate con treni ordinari in 17 giorni consecutivi

Il congedamento della classe 1904 ebbe luogo nei giorni dal 1 al 20 ottobre inclusivi dello scorso anno ed all'uopo furono utilizzati i soli treni viaggiatori ordinari, opportunamente rinforzati in qualche caso: non ostante l'affluenza viaggiatori avutasi in quest'ultimo periodo dell'Anno Santo, anche questo trasporto fu effettuato con tutta regolarità e con sollecitudine anche maggiore che non per il passato, essendosi impiegati solo **21** giorni per il trasporto di **145.000** congedandi, in confronto di 19 giorni impiegati nell'esercizio precedente pel trasporto di soli 100.000 congedandi della classe 1903, tenuto conto che i congedandi residui di detta classe furono licenziati in epoche diverse.

Fra i mesi di lùglio e settembre dell'esercizio decorso ebbero luogo regolarmente i consueti campi di esercitazioni estive.

In più degli anni precedenti, ebbero luogo speciali manovre nel Canavese, per le quali il concentramento delle truppe riuscì facile perchè avvenne solo in parte per ferrovia, mentre che i trasporti di ritorno si dovettero effettuare in tempo ristretto, fra il 30 settembre ed il 2 ottobre, con partenze dalle stazioni di Borgofranco, Ivrea e Strambino, nelle quali si dovettero sussidiare gli impianti di carico, con installazioni provvisorie di binari e piani caricatori scomponibili.

In queste speciali esercitazioni furono trasportati **14.272** uomini, **2.248** quadrupedi e **639** carrette, **2** Batterie da 149-A, **1** Gruppo someggiato, **1** Gruppo controaerei, **4** Batterie di Artiglieria da Campagna oltre alle munizioni e i carri armati, barconi da ponte, passerelle d'assalto, ecc., e ciò mediante l'impiego di **31** carrozze di 1ª e 2ª classe, **329** fra carrozze di 3ª classe e carri arredati, **309** carri bestiame, **46** carri chiusi in genere e **409** carri a sponde basse; in totale **1.130** veicoli, con i quali furono effettuati **37** treni, di cui **35** nei giorni prestabiliti fra il 30 settembre e il 2 ottobre e **2** nei giorni 3 e 4 ottobre.

Digitized by Google

36. **Prevenzione e repressione furti.** — Il servizio di vigilanza nelle stazioni durante l'ultimo esercizio è stato compiuto dalla Milizia Ferroviaria, tranne che nella stazione di Napoli Porta Massa dove tale servizio venne eseguito dall'Impresa Crovetti che continuerà ad esercitarlo fino al 15 dicembre prossimo in seguito a regolare contratto stipulato il 3 aprile 1924.

Nell'esercizio 1924-25 i furti riferibili esclusivamente alle merci e ai bagagli del traffico furono 6.820 per un valore di lire 2.729.854.

Il quantitativo dei furti denunziati durante l'esercizio 1925-26, sempre per le merci e bagagli del traffico, fu di **4.815** per un valore di lire **2.086.217.**

37. **Reclami ed indennizzi per danni alle persone.** — Le vertenze definite bonariamente per infortuni avvenuti nell'esercizio 1925-26, furono **161** per un importo di ..... L. **288.356,35**

Inoltre vennero liquidate in via bonaria, transatte in corso di lite e definite in esecuzione di sentenze, **253** vertenze relative ad infortuni avvenuti in esercizi precedenti per un importo di ..... » **3.858.806,—**

TOTALE..... L. **4.147.162,46**

38. **Reclami ed indennizzi per avarie, furti, mancanze e ritardi sui trasporti di cose.** — Lo svolgimento del servizio nei riguardi del contratto di trasporto per bagagli e merci ha continuato ancora a migliorare; infatti, malgrado l'aumento del traffico e l'onere finanziario derivato dall'applicazione del R. decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, che ha, fra l'altro, modificato in favore delle parti l'art. 58 delle Condizioni e Tariffe ed ha soppresso per i trasporti a carro l'aumento dei termini di resa, l'ammontare dei pagamenti a titolo di indennizzo per anormalità nei trasporti di bagagli e merci ha subito una diminuzione.

Le somme contabilizzate a carico del conto indennizzi nell'esercizio 1925-26, ammontarono complessivamente a lire **15.300.392,17,** ma se si tiene conto che nelle stesse figurano compresi l'importo di lire **1.440.000** accreditato al Ministero della Guerra per vecchie vertenze riguardanti trasporti del 1919, 1920 e 1921, ed altro importo di lire **1.794.000** per rilievi annullati riguardanti sopratasse computate ma non potute mantenere su sei trasporti di merce considerata pericolosa effettuati nel 1924, appare che gli indennizzi che devono effettivamente far carico all'esercizio finanziario 1925-26 si riducono a lire **12.066,392,17,** come è specificato nella tabella seguente. Questo risultato è tanto più notevole quando

Digitized by Google

si consideri in rapporto al maggior movimento delle merci ed al conseguente maggior prodotto, alla maggiore percorrenza delle spedizioni ed al progressivo aumento sul valore delle merci.

OGGETTO DEI RECLAMI	Numero dei reclami liquidati		Spesa per indennizzi (tenuto conto dei ricuperi)	
	Anno 1925-26	Variazioni rispetto al 1924-25	Anno 1925-26	Variazioni rispetto al 1924-25
Avarie	**26.854**	— 298	**4.823.522,62**	— 969.255,66
Furti	**4.704**	— 3.336	**1.050.081,56**	— 70.321,89
Mancanze	**7.369**	— 3.432	**3.470 265,35**	+ 37.542,33
Ritardi	**3.565**	— 2.312	**388.948,41**	+ 133.741,19
Diversi	**6.890**	+ 300	**2.333.574,23**	— 696.787,52
TOTALI . . .	**49.382**	— 9.078	**12.066.392,17**	— 1.565.081,55

I reclami presentati durante l'esercizio furono **132.999** cosicchè, tenendo conto dei 34.442 reclami rimasti da liquidare nell'esercizio precedente, si ebbero in tutto 167.441 reclami da definire.

Di questi furono liquidati, come risulta dal prospetto prima riportato, **49.382** furono abbandonati o respinti **74.780** e rimasero da definire **43.279**.

Digitized by Google

CAPO VII.

SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI.

APPROVVIGIONAMENTI.

1. **Considerazioni generali sul mercato dei materiali.** — L'esercizio finanziario 1925-26 fu caratterizzato, al suo inizio, da una forte tendenza al rialzo, già determinatosi verso la fine dell'esercizio precedente, in relazione all'intervenuto inasprimento dei cambi.

Il movimento ascensionale fu molto deciso nei mesi di luglio e agosto 1925, segnatamente per le materie tessili, i cotoni, i minerali, i metalli ricchi, la carta, i pellami, i petroli, la benzina e i legnami.

Col settembre si iniziò invece un movimento progressivo di discesa, prima tenue e poi più accentuato che si protrasse quasi sino alla fine di dicembre; nel quale mese si ebbe un piccolo rialzo, correlativo a quello verificatosi nei generi alimentari, per i consueti fattori stagionali.

Nel periodo gennaio-aprile 1926 si ebbe una costante tendenza al ribasso, che, verso la fine di marzo e durante il mese di aprile, si affermò specialmente sulle materie tessili, le merci semilavorate, i minerali, i metalli ed i prodotti chimici.

Nel maggio e giugno infine riprese il movimento ascendente dei prezzi, determinato in prevalenza dallo sciopero minerario inglese e dalla rapida caduta del franco francese, che influì pure sulla nostra valuta.

L'indice generale dei prezzi all'ingrosso che all'inizio dell'esercizio era di 633,77 passò al valore di 654 alla fine dell'esercizio stesso, dopo aver toccato un massimo di 684,90 nell'agosto 1925.

Rilevanti aumenti, in confronto del precedente esercizio, subirono diversi materiali di provenienza estera, come l'antimonio (59 %), lo stagno (22 %), lo zinco ed il rame (12 %), i legnami (13,25 %), i combustibili liquidi (petroli 18 %), la colofonia (79 %), l'acqua ragia (17 %), le cellulose greggie (12,75 %), il solfato di rame (10 %). Minori aumenti si ebbero nel piombo, nel carbone da vapore, nella benzina e in poche altre voci. Nel cotone, nella lana, nella ghisa per fonderia si ebbe invece qualche ribasso.

Digitized by Google

Fra i materiali di produzione nazionale segnarono importanti aumenti la carta da scrivere (25 %) e da stampa (35 %), la glicerina (39 %), i getto fusi di ghisa (35 %), il sego (18 %), la lamiera di zinco (16 %), il rovere nostrano (15 %), le lampadine elettriche (12 %), gli olii vegetali (11,60 %).

2. **Notizie generali sulle forniture.** — Il programma degli acquisti dei materiali occorrenti per i bisogni dell'Amministrazione, fu in questo esercizio tempestivamente predisposto con la compilazione di preventivi di spesa, il cui ammontare ascese a lire **761.185.666**. Il sistema dei preventivi, già favorevolmente sperimentato nel precedente esercizio per le materie e gli oggetti di ordinario impiego e di uso comune, è stato, per il 1925-26, integrato con i fabbisogni dei materiali di uso esclusivo del Servizio Lavori e di quelli speciali del Servizio Materiale e Trazione; ed esso è valso a raggiungere il duplice intento di accelerare la procedura degli acquisti e di approfittare delle più favorevoli condizioni di mercato per integrare i fabbisogni accennati.

Le forniture dei materiali furono fatte prevalentemente col sistema della licitazione privata, ad eccezione soltanto di quelle del macchinario e dei materiali brevettati, pei quali si presenta opportuna la trattativa privata.

Si procedette pure alla trattativa privata nei casi di annullamento di licitazioni private già esperite, e per il collocamento di una parte delle forniture di materiale rotabile, per un'equa distribuzione del lavoro fra le varie regioni industriali.

Complessivamente, escluse le contrattazioni effettuate dai Riparti Approvvigionamenti per acquisti d'urgenza, furono fatte **14** aste pubbliche, **675** licitazioni private e **645** trattative private, e furono stipulati, a prescindere dalle contrattazioni in forma commerciale, **1.350** contratti formali, con un aumento rispettivo di 153 licitazioni, 165 trattative, 7 aste e 330 contratti in confronto dell'esercizio precedente.

Le forniture, per la massima parte, furono collocate in Italia, ad eccezione delle seguenti, per le quali si dovette ricorrere all'estero.

Il carbone, gli olii minerali, alcune materie prime non prodotte in Italia, alcuni macchinari ed attrezzi speciali, non fabbricati dall'industria nazionale, alcune partite di velluto non potute collocare in Paese, i pezzi di ricambio per materiali in esercizio sulle linee ex austriache, una partita di traverse metalliche, per la cui produzione l'industria nazionale non era ancora attrezzata, qualche partita di isolatori per trazione elettrica e poche altre voci.

È degno di nota come l'industria nazionale abbia, nell'esercizio che si considera, coperto la maggior parte del nostro fabbisogno di isolatori per trazione elettrica, essendo gli acquisti all'estero stati limitati a sole lire **300.000**, sul totale di

Digitized by Google

lire **6.989.510** spese per detto nateriale, mentre nello scorso esercizio gli acquisti all'estero ascesero a lire 2.254.000.

In applicazione del R. decreto-legge 7 gennaio 1926, n. 216, sulla protezione della industria nazionale, è stato fatto obbligo alle ditte di dichiarare la provenienza dei prodotti finiti e la proporzione di materie prime o di semilavorati esteri nella loro consistenza, e si sono stabilite sanzioni per le false dichiarazioni.

L'approvvigionamento dei laminati comuni e dei sagomati di ferro omogeneo è stato eseguito anche in questo esercizio contro consegna dei nostri rottami di ferro e di acciaio, essendosi il sistema mostrato conveniente.

Analogamente si è ottenuta, e con buon esito, la trasformazione di pani e rottami di rame, in fili, corde, piattine, ecc. Infine, per la fornitura di pezzi di acciaio di infrequente ricambio e dei materiali speciali di rame occorrenti per la riparazione delle caldaie, pei quali, data la varietà dei tipi, non conviene procedere ad acquisto di scorta, sono stati stipulati contratti aperti per la trasformazione dei nostri rottami, a seconda dei bisogni.

3. — **Commissione acquisti.** — La Commissione acquisti istituita durante l'esercizio finanziario 1924-25 sotto la presidenza di S. E. il Sottosegretario di Stato per le Comunicazioni, ha continuato a funzionare anche durante l'esercizio 1925-26 esaminando preventivamente le proposte di forniture dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e curando in modo particolare la rigorosa applicazione del R. decreto-legge del 7 gennaio 1926. n. 216, riguardante la preferenza da darsi ai prodotti delle industrie Nazionali.

La Commissione ha dato più volte parere al Direttore Generale circa l'incominciamento di provviste in pendenza dell'approvazione dei relativi contratti, ha esaminato anche vari ricorsi presentati dalle Ditte in merito all'aggiudicazione delle forniture, decidendo anche l'esclusione di alcune Ditte resesi inadempienti.

Fra le più importanti deliberazioni prese dalla Commissione si citano quelle qui appresso riportate:

— Rinnovo delle richieste di autorizzazione per tutte le forniture approvate anteriormente al 1° gennaio 1924 ma che non abbiano avuto ancora inizio di esecuzione.

— Riforma del sistema di applicazione delle penali da gravarsi alle Ditte fornitrici, nel senso di renderle progressive in ragione dei ritardi verificatisi nelle consegne stabilite dai contratti,

Digitized by Google

4. **Spese incontrate per gli acquisti.** — Le liquidazioni degli acquisti (compresi quelli in conto patrimoniale) effettuate a mezzo del Servizio Approvvigionamenti, importarono nell'esercizio 1925-26 la somma di ..... lire **1.172.462.527,49** come è qui appresso specificato:

Carbone tedesco in conto riparazioni di guerra ed in base al contratto commerciale:		
a) accredito al Ministero delle Finanze	»	**264.080.982,29**
b) somma impegnata e non ancora accreditata al prefato Ministero	»	**73.807.936,63**
Carbone tedesco acquistato con contratto privato	»	**32.525.603,49**
Carbone polacco acquistato con contratto privato	»	**14.686.464,04**
Noli pagati per trasporti carbone e pece	»	**135.412.385,06**
Pece acquistata in Italia	»	**3.669.264,65**
Id. in Germania	»	**4.206.041,62**
Id. in Inghilterra	»	**7.202.632,11**
Id. in Russia	»	**380.430,50**
Spesa per confezione mattonelle	»	**17.005.793,63**
Spesa per manipolazioni presso i depositi di riserva ...	»	**1.380.685,13**
Combustibili nazionali	»	**140.013,77**
Olii, lubrificanti ed affini	»	**55.387.904,67**
Materiale rotabile	»	**125.500.652,97**
Macchinario d'officina	»	**3.947.150,05**
Pezzi di ricambio per rotabili	»	**61.372.973,75**
Traverse, legnami d'armamento e da lavoro	»	**69.206.724,07**
Materiali metallici d'armamento	»	**114.548.926,55**
Meccanismi fissi e di sicurezza	»	**6.352.946.65**
Materiali per condotte d'acqua e diversi	»	**6.656.995,65**
Attrezzi da lavoro	»	**1.000.260,70**
Materiali metallici da lavoro	»	**39.731.530,00**
Materiali per impianti elettrici	»	**27.653.851,74**
Materiali ed oggetti di consumo e di esercizio	»	**73.101.027,49**
Stampati e cancelleria	»	**10.507.375,61**
Vestiario	»	**18.901.875,41**
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	»	**4.094.099,26**
TOTALE	lire	**1.172.462.527,49**

Digitized by Google

5. **Approvvigionamenti e scorte carboni.** — Durante l'esercizio 1925-26 le ferrovie dello Stato si occuparono — come in passato — di tutte le pratiche per l'approvvigionamento del carbone, non solo per coprire il fabbisogno relativo ai propri consumi, ma anche per forniture ad altre Amministrazioni di Stato.

L'Ufficio di Cardiff provvide a trattative ed a noleggi di vapori per il carbone occorrente alla R. Marina.

Provenienza e modalità di ricevimento. — Le forniture furono, per la massima parte, eseguite in base al contratto commerciale concluso nello scorso esercizio per il carbone tedesco in conto riparazioni; e ad esse si aggiunsero quelle provenienti da nuovi contratti di acquisto in Germania ed in Polonia.

Carbone tedesco conto riparazioni	Tonn.	**2.590.737**
Carbone tedesco acquistato come da contratto con il Sindacato Ruhrkohlen	»	**300.626**
Carbone dell'Alta Slesia polacca	»	**101.902**
TOTALE	Tonn.	**2.993.265**

I vantaggi del contratto commerciale per le forniture del carbone in conto riparazioni, si verificarono in pratica anche per le forniture dell'esercizio 1925-26, perchè ci fu dato sempre di scegliere le qualità, di controllarle e di spedirle con i mezzi che risultarono più economici.

Noleggio vapori. — I noleggi dei vapori, per i trasporti marittimi del carbone e della pece, furono effettuati sulle basi più convenienti rispetto alle quotazioni del mercato internazionale, sempre con preferenza per la bandiera nazionale.

Infatti, su 473 vapori per tonnellate 2.554.072.025, si ebbero 366 vapori di bandiera italiana per circa due milioni di tonnellate.

Agglomerati. — Per favorire l'industria nazionale, non furono ritirate mattonelle dalla Germania in conto riparazioni, ma se ne affidò la confezione ad officine private italiane. Si utilizzò così non solo carbone minuto lavato ricevuto dalla Germania in conto riparazioni, ma anche quello che si ricavava dal « tout-venant » mediante vagliatura presso le nostre Agenzie marittime ed i nostri Depositi combustibili. La pece occorrente per la confezione delle mattonelle fu acquistata in Inghilterra, in Germania, in Russia e presso le distillerie nazionali nelle quantità seguenti:

Pece inglese	Tonn.	**25.495,060**
Id. tedesca	»	**15.360,088**
Id. russa	»	**5.075,000**
Id. italiana	»	**9.503,218**
TOTALE.....	Tonn.	**55.433,366**

Digitized by Google

Furono così fabbricate tonn. **709.461.376** di mattonelle e la spesa di pura confezione (escluso il valore del carbone e della pece) ammontò a lire **17.005.798,63**.

Trasbordi, bunkeraggi e manipolazioni dei carboni. — La destinazione dei vapori ai porti italiani fu sempre fatta secondo la opportunità di rifornire razionalmente le varie zone di retroterra. Le operazioni di trasbordo del carbone e della pece per le spedizioni ai depositi combustibili ed alle fabriche mattonelle, operazioni che si procurò di ridurre al minimo possibile, furono quasi sempre eseguite da cooperative di facchini portuali.

La spesa complessiva delle operazioni di trasbordo da vapore a vagone — comprese le eventuali manipolazioni intermedie — fu per l'esercizio 1925-26 di lire **24.307.509** con una media di lire **9,50** per tonnellata, inferiore a quella dello scorso esercizio che fu di lire 9,67.

Le manipolazioni ai Depositi di riserva gravarono sulle spese del Servizio Approvvigionamenti dal luglio alla fine di febbraio, perchè col 1° marzo i Depositi stessi passarono alle dipendenze del Servizio Trazione.

La relativa spesa, per quanto riguarda il Servizio Approvvigionamenti, ammontò a lire **1.380.685,13**.

Le spese per bunkeraggi dei piroscafi dell'Esercizio Navigazione ascesero a lire 304.242, limitatamente al primo semestre dell'anno finanziario, essendo l'esercizio dei piroscafi stessi passato alle Compagnie private col 1° gennaio 1926.

Scorte carbone. — La scorta complessiva di carbone al 30 giugno 1926 era di tonnellate **1.551.755** corrispondente cioè ai bisogni di sei mesi, contro tonnellate 1.670.564 che si avevano al 30 giugno 1925.

Somministrazione ed impiego di combustibili. — Le somministrazioni dei combustibili nell'esercizio 1925-26, sia per la locomozione che per altri usi, ammontarono a tonnellate **3.130.597** così ripartite:

Carbone inglese	Tonn.	**82.268**
Id. tedesco	»	**2.153.467**
Id. polacco	»	**52.270**
Mattonelle	»	**767.070**
Carboni speciali, carbonella, legna, lignite	»	**75.522**
TOTALE	Tonn.	**3.130.597**

Nel sopra citato quantitativo (esclusi i carboni speciali, carbonella, ecc.) sono comprese tonn. 32.656 di carbone somministrato per bunkers ai piroscafi postali dell'Esercizio Navigazione nel periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1925.

Digitized by Google

Durante l'esercizio 1925-26 venne consumato prevalentemente carbone tedesco. Il consumo del carbone inglese, limitato nei primi mesi, fu aumentato nei mesi successivi al solo scopo di evitare il deperimento della scorta che rimontava all'aprile 1924.

Così la scorta di detto carbone che al 1° luglio 1925 era di tonnellate 111.169, fu ridotta al 30 giugno 1926 a tonn. **20.327**.

Dal prospetto che segue si desumono le percentuali di consumo delle diverse qualità di carbone:

		Inglese %	Tedesco %	Polacco %	Mattonelle %
Luglio-settembre	1925	0,09	72,16	2,21	25,54
Ottobre-dicembre	»	2,66	70,34	1,43	25,57
Gennaio-marzo	1926	6,15	68,02	0,10	25,73
Aprile-giugno	»	1,41	73,26	3,12	22,21

Vendite e cessioni di carboni. — Con il mese di luglio 1925 cessarono di massima le vendite di carboni in favore dei privati, salvo casi eccezionali, determinati da pubblico interesse; vennero invece continuate le cessioni agli Enti statali.

Con il passaggio delle linee di navigazione dall'esercizio di Stato all'industria privata, avvenuta il 1° gennaio 1926, occorse cedere in vendita per un primo tempo alle Società assuntrici il carbone per i bunkers dei piroscafi.

In complesso le cessioni di carbone ascesero a tonn. **89.811**, distinte come appresso:

Cessioni contro diretto pagamento	Tonn.	**24.638**
Id. id. addebito e conto corrente	»	**28.917**
Id. all'estero e in Italia a Società per la pesca, per conto del Ministero delle Finanze	»	**25.001**
Id. alle Società esercenti le linee postali di navigazione	»	**11.255**
TOTALE	Tonn.	**89.811**

Prezzi medi di addebito dei carboni. — Durante l'esercizio 1925-26 i prezzi medi mensili di addebito dei carboni alla trazione e per gli altri usi all'esercizio variarono:

per il carbone naturale, da un minimo di lire 180 per tonnellata per il mese di luglio 1925, ad un massimo di lire 195 raggiunto nel giugno 1926;

per le mattonelle, da un minimo di lire 200 per tonnellata per il mese di luglio 1925 salirono al valore massimo di lire 215 nel mese di agosto stesso

Digitized by Google

anno, poi si stabilizzarono in lire 200, dal settembre 1925 al maggio 1926 e nel giugno 1926 salirono a lire 205 per tonnellata.

Il prezzo medio generale di addebito nell'esercizio che si considera, risulta di lire **189,17** per tonnellata per il carbone naturale e di lire **201,67** per le mattonelle, mentre i valori corrispondenti dell'esercizio precedente furono 171,66 e 196,25.

6. **Legna ed altri combustibili solidi nazionali.** — Nessuna spesa fu sostenuta per l'acquisto della legna da ardere, essendosi utilizzata la legna ricavata dalle traverse fuori uso e la legna in ritagli proveniente dalla riparazione dei veicoli.

Per il carbone di legna e per la carbonella, furono aggiudicate forniture per un importo di lire **144.000**, con una maggiore spesa complessiva di lire 85.663,10 in confronto dell'esercizio precedente, essendosi dovute ricostituire le scorte del carbone dolce ed essendosi avuta, per l'inverno molto rigido, una maggiore richiesta di carbonella per riscaldamento.

7. **Combustibili liquidi, olii e lubrificanti.** — In confronto della spesa di lire 51.896.559,04 raggiunta nell'esercizio 1924-25 per il rifornimento di questi materiali, nel 1925-26 si sono passate ordinazioni per lire **58.538.000** con una maggiore spesa di lire 6.641.440,96 dovuta in parte alla costante sostenutezza del mercato, in parte all'acquisto effettuato di una quantità di olio di catrame circa tre volte maggiore di quella dell'esercizio precedente, in dipendenza del più vasto programma di iniezione delle traverse per armamento.

Il rifornimento della nafta del Texas e di quella russa per motori a scoppio e per focolai fu effettuato, come in passato, esclusivamente dalla R. marina. La quantità di detto carburante ritirato dal prefato Dicastero, ascende a tonn. **6.600** per il complessivo importo di lire **3.700.000**.

Anche in questo esercizio il rifornimento degli olii minerali si è avuto nella quasi totalità dal mercato americano, concludendo direttamente le contrattazioni con le più grandi compagnie americane produttrici degli olii stessi. Si sono così ottenuti prezzi notevolmente più vantaggiosi di quelli quotati dagli importatori.

I lubrificanti di minore impiego, gli olii vegetali, il petrolio e la benzina, furono approvvigionati in Paese.

8. **Materiale metallico di armamento, per servizio d'acqua e per meccanismi.**

Materiale per armamento:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1924-25.....	L.	54.551.239
Id. id. id. 1925-26.....	»	**170.607.022**
Differenza in più....	L.	116.055.783

Digitized by Google

Gli acquisti di materiali di armamento hanno avuto un notevolissimo incremento per il maggiore impulso dato ai lavori di rinnovamento e revisione dei binari delle linee in esercizio e per l'armamento di nuove linee.

La maggior parte della spesa è stata assorbita da forti acquisti di rotaie occorrenti per l'urgente rinnovamento di binari di piena via e per costruzioni di nuove linee.

Un altro titolo di spesa è rappresentato dall'acquisto di 100.000 traverse in ferro per l'armamento di linee principali, fatto anche allo scopo di saggiare il mercato, in quanto che si rende sempre più opportuno di sopperire alla deficienza di traverse di legno con approvvigionamento di traverse di altri tipi.

Materiale per servizio di acqua:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1924-25.....	L.	3.827.961
Id. id. id. 1925-26.....	»	**8.604.147**
Differenza in più....	L.	4.776.186

Anche per i materiali per servizio di acqua si ha una notevole maggiore spesa di lire 4.776.186 in confronto dell'esercizio precedente, per il nuovo impulso dato ai lavori di costruzione dei nuovi acquedotti, specie alle Madonie in Sicilia, e per i nuovi impianti di meccanismi di pompatura nelle stazioni.

Materiali per meccanismi di segnalamento e di sicurezza:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1924-25	L.	2.994.554
Id. id. id. 1925-26	»	**11.681.298**
Differenza in più.....	L.	8.686.744

Il rilevante aumento nella spesa di acquisto di detti materiali dipende, come sopra detto, dall'impulso dato ai lavori per nuove linee, per miglioramento degli impianti esistenti e per nuovi impianti di blocco.

Meccanismi fissi e materiali vari:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1924-25	L.	48.985
Id. id. id. 1925-26	»	**3.509.628**
Differenza in più.....	L.	3.460.643

Anche per questi materiali la maggiore spesa, in confronto di quella dell'esercizio precedente, è dovuta alle ragioni sopra accennate per i maggiori acquisti dei materiali d'armamento e per meccanismi di segnalamento e di sicurezza.

Digitized by Google

9. **Legnami d'armamento.** — Le difficoltà incontrate negli esercizi precedenti per la provvista dei legnami d'armamento si sono maggiormente accentuate in quello che si considera.

D'altra parte, i prezzi relativi ebbero aumenti del 30 % circa, rispetto allo esercizio scorso, oltre che per la maggiore richiesta, anche per le condizioni poco favorevoli del cambio, per i forti aumenti nei prezzi dei legnami all'estero, ed infine per la scarsa produzione del Paese.

Dopo esperita una licitazione privata, con esito quasi nullo, si aggiudicarono, a trattativa privata, forniture per un quantitativo minimo obbligatorio di **2.900.000** traverse ordinarie, con limitata percentuale di traverse ridotte e con facoltà ai fornitori nazionali di consegnare fino al 40 % in più di tale quantitativo. Due quinti però di tale quantitativo furono collocati all'estero.

Si acquistarono inoltre mc. 14.145 circa di legnami speciali per scambi e per ponti.

L'importo complessivo delle suindicate forniture, tenuto conto del quantitativo massimo che potrà essere consegnato, ascenderà a circa lire **97.920.700**.

In conto di dette forniture e di quelle che erano in corso degli esercizi precedenti, comprese le piccole partite acquistate a prezzi ridotti per pronta consegna, si ricevettero complessivamente circa **2.204.000** traverse per linee a scartamento normale, **95.000** circa per linee a scartamento ridotto, e mc. **11.860** circa, di legnami speciali per scambi e per ponti.

Nei cantieri privati di Napoli e Mestre furono iniettate circa **1.017.000** traverse di rovere, cerro e faggio e mc. **7.775** di legnami speciali per scambi e per ponti; e presso il cantiere di Livorno Navicelli e l'impianto mobile di Foligno, gestiti in economia dall'Amministrazione, furono iniettate circa altre **535.000** traverse e mc. **2.450** di legnami speciali. La spesa incontrata per la soluzione di cloruro di zinco occorso per dette iniezioni, fu di lire **263.200** e quella di mano d'opera di lire **4.375.439,55**.

Pali. — Per le linee telegrafiche e telefoniche, di illuminazione e degli apparati centrali si acquistarono **24.730** pali di castagno e **3.055** di larice e pino laricio, per la complessiva spesa di lire **1.353.870.**

Materiali diversi in legno per la linea. — Si acquistarono cunei e tappi per armamento, cavicchi per traverse, cassette per cabine, per parafulmini, per protezione cavi, legnami per stecconato, ed altri materiali in legno per la linea, per la complessiva spesa di lire **442,075** mediante piccole gare a trattativa privata.

10. **Materiale rotabile, macchinario d'officina, pezzi di ricambio.** — Durante l'esercizio 1925-26 furono rilasciate **1.007** ordinazioni per un importo complessivo di lire **248.368.873,35** ripartite come appresso :

Digitized by Google

MATERIALE	ORDINAZIONI EMESSE						N.	TOTALE
	per conto FF SS.		per conto Colonie		Gest. petroli di Albania			
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo		
Materiale rotabile . . .	30	128.832.872,55	2	1.629.000	—	—	32	130.461.872,55
Macchinario d'officina e pezzi di ricambio relativi	354	17.993.918,55	1	9.758,40	57	5.856.338,75	412	23.860.015,70
Pezzi di ricambio per veicoli	540	93.145.066,10	6	102.840 —		—	546	93.247.906,10
Automezzi e motociclette	8	430.990,20		—	9	368.088,80	17	799.079 —
TOTALE . . .	932	240.402.847,40	9	1.741.598,40	66	6.224.427,55	1007	248.368.873,35

In confronto all'esercizio precedente si ebbero :

a) minori ordinazioni di lire **102.459.278,45** nel materiale rotabile, per il fatto che al 30 giugno u. s. le pratiche per il collocamento di importanti forniture di rotabili (200 locomotive, 200 carrozze, 150 bagagliai e 3.000 carri) erano tuttora in corso ;

b) maggiore spesa di lire **16.348.764,45** per macchinario di officina occorso prevalentemente per la dotazione dei nuovi depositi elettrici in seguito all'estensione della trazione elettrica ;

c) maggiore spesa di lire **55.822.293,10** per i pezzi di ricambio, stante la necessità d'intensificare i lavori di riparazione e le migliorie del materiale rotabile.

11. **Materiali da lavoro, di esercizio e di consumo.** – *Materiale metallico, attrezzi materiali elettrici.* — Nell'esercizio 1925-26 vennero rilasciate ordinazioni per un importo complessivo di lire **103.451.690**, ripartite come appresso :

Materiali metallici da lavoro	lire	**71.711.281**
Attrezzi	»	**3.203.692**
Materiali per impianti elettrici.....	»	**28.536.717**

In confronto delle ordinazioni rilasciate nell'esercizio precedente per complessive lire 65.163.339, si ha una maggiore spesa di lire 38.288.351, corrispondente ad un più ampio programma di rifornimento delle scorte in relazione alla intensificazione dei lavori di riparazione del materiale rotabile e di quelli della linea, ed anche al fabbisogno di materiali e di attrezzi occorrenti alle nuove elettrificazioni, nonchè alle peggiorate condizioni del mercato dei metalli e, segnatamente, dei metalli pregiati.

Digitized by Google

Materiali di esercizio e di consumo. — Le ordinazioni rilasciate nell'esercizio che si considera ammontarono a lire **60.128.888,35,** con un aumento di 32 milioni circa rispetto all'esercizio precedente, dovuto precipuamente alla necessità di un largo rifornimento delle scorte, dopo due esercizi consecutivi nei quali si erano sensibilmente ridotti gli approvvigionamenti, per esaurire le vecchie scorte dei magazzini.

A tale maggiore spesa contribuiscono naturalmente i sensibili aumenti di prezzo verificatisi per molti materiali per le cause indicate nel titolo primo di questo capitolo.

Legnami da lavoro. — Esaurite completamente le scorte dei legnami per le officine avuti dalla Germania in conto riparazioni di guerra, vennero ripresi gli approvvigionamenti sul mercato libero. Vennero così acquistati circa **33.000** metri cubi di legnami delle varie essenze, in special modo abete e quercia rovere, per una spesa di lire **16.585.000** e metri quadrati **19.900** di impiallacciature varie per una spesa di lire **151.350**; e ciò per un totale di lire **16.736.350**, mentre nel precedente esercizio si era incontrata una spesa di lire 2.630.000.

12. **Gestione copertoni.** — La gestione dei copertoni da carri, appaltata per 9 anni a far tempo dal 1° gennaio 1925, alla « Società Appalti Copertoni Impermeabili (S. A. C. I.) » ha funzionato regolarmente.

Il meccanismo di tale contratto, che ha per caratteristica l'obbligo da parte dell'appaltatore di tenere a nostra disposizione, oltre alla scorta normale, una scorta mobile di 9.000 copertoni per i quali il nolo viene corrisposto per i soli giorni di utilizzazione, ha permesso di fronteggiare il traffico medio con la dotazione permanente e di superare i periodi di maggiore intensità dei trasporti con i copertoni della dotazione di riserva.

Il parco copertoni è, nel suo complesso, migliorato, sia per l'immissione di copertoni nuovi eseguita in base al contratto, sia per le continue riparazioni che la ditta è tenuta ad eseguire.

Vennero infatti corrisposte a titolo di indennizzo per avarie in dipendenza di bagnamenti alle merci protette da copertoni, soltanto lire **24.528,07,** cifra sensibilmente inferiore a quella media corrisposta negli esercizi precedenti, e che sta a carico dell'Amministrazione per un solo terzo, cioè per poco più di lire 8.000, rimanendo gli altri due terzi, come da clausola contrattuale, a carico della ditta che gestisce il parco.

A quest'ultima, per noleggi, riparazioni e rinnovamento parziale del parco, sono state corrisposte complessivamente, nell'esercizio 1925-26, lire **12.349.580,83** con una spesa in meno di lire 2.266.518,70, in confronto dell'esercizio precedente.

Digitized by Google

Per contro, vennero introitate dall'Amministrazione ed accreditate al bilancio oltre lire **500.000** come indennizzi dovuti dalle parti per avarie causate ai copertoni.

13. **Gestione vestiario**. — Le disposizioni emanate col regolamento vestiario approvato con decreto ministeriale 17 settembre 1925, n. 698, modificarono sostanzialmente i tipi delle uniformi fino allora in uso; e pertanto a tutti gli agenti è stata rinnovata l'uniforme stessa entro il 30 giugno u. s. In conseguenza di ciò, il contratto in corso con la ditta concessionaria della fornitura diretta dei pacchi di stoffe agli agenti, ha avuto intenso sviluppo nell'esercizio 1925-26 collo sfogo di richieste per un valore di **15** milioni circa di lire

Con questo esercizio, è stata liquidata la quasi totalità delle rimanenze di stoffe, fodere ed accessori che ancora esistevano nei magazzini, come residuo dalla vecchia gestione tenuta in economia, e che alla fine dell'esercizio scorso rappresentava ancora un valore di lire 13.837.183,98 ridotto oggi a **4** milioni circa, compresi quei materiali ed oggetti alla cui somministrazione continuerà a provvedere direttamente l'Amministrazione e quelli che, per essere ormai fuori tipo, dovranno essere eliminati dalle scorte mediante vendite.

Per una prima applicazione dei nuovi tipi di trofei per berretti prescritti dal Regolamento del settembre 1925, l'Amministrazione ha provveduto per una volta tanto, all'acquisto di **132.300** trofei per l'importo di lire **594.000**, che verranno addebitati totalmente agli agenti che li hanno ricevuti, senza alcun contributo da parte dell'Amministrazione.

Gli impermeabili gommati distribuiti al personale durante l'esercizio in esame, furono **3.504** per lire **1.121.216**; di tale somma soltanto lire **350.400** sono a carico dell'Amministrazione, per il contributo previsto dal regolamento vestiario; la differenza va portata a debito degli agenti.

Vennero poi acquistati:

1.500	vestiari impermeabili per macchinisti e fuochisti per.....	lire	**141.000**
10.000	orologi da tasca per	»	**1.372.700**
2.500	lenzuola a sacco per	»	**167.500**

somme che vengono di mano in mano rimborsate dal personale che ritira gli oggetti, detratta la solita quota di contributo.

Sono stati inoltre forniti ai vari impianti abiti impermeabili da lavoro per lire **1.302.862** i quali vengono concessi gratuitamente al personale che ne ha diritto.

Digitized by Google

In base poi alle disposizioni emanate col citato decreto ministeriale 17 settembre 1925, n. 701, sono state fornite alla Milizia ferroviaria e postelegrafonica durante l'esercizio 1925-26 :

Divise di panno per ufficiali e militi per.	lire	**5.645.401,14**
Impermeabili gommati per	»	**1.849.567,30**

Sono stati inoltre acquistati :

16.000	cappelli all'alpina, con relativi fregi per.....	lire	**397.609**
14.100	bandoliere in cuoio con fondina per rivoltelle	»	**481.103**
14.669	gambali di cuoio per	»	**560.717**
15.955	paia di guanti di filo nero per	»	**64.390**
2.500	camicie nere per	»	**79.700**

Per le forniture degli oggetti di vestiario fatte alla Milizia postelegrafonica, la relativa spesa viene addebitata alla Amministrazione competente, mentre per quelle fatte alla Milizia ferroviaria, viene eseguito un ricupero parziale di circa un terzo del valore sulle indennità spettanti ad ogni singolo agente, rimanendo gli altri due terzi a carico dell'Amministrazione ferroviaria quale proprio contributo

14. **Magazzini e movimento delle scorte.** – *Nuove costruzioni e miglioramenti negli impianti.* — Particolare importanza hanno assunto in questo esercizio gli studi e le proposte di nuove costruzioni e di miglioramenti negli impianti, intesi a dare ai magazzini un assetto corrispondente al cresciuto movimento delle scorte e a dotarli di mezzi moderni e più solleciti di lavoro, come grues girevoli, motopompe per travaso liquidi, arganelli elettrici, montacarichi ed elevatori, carrelli manovratori e carrelli elettrici, impianti di linee Décauville, ecc.

In seguito alle proposte approvate a tale riguardo, è stata già iniziata la costruzione del nuovo Magazzino di Napoli e sono in corso di ultimazione i lavori di ampliamento e sistemazione dei magazzini di Torino Smistamento, Torino Porta Nuova, Firenze, Roma Trastevere e Roma Economato, e delle Agenzie Marittime di Bari, Brindisi e Reggio Calabria ; è stato inoltre approvato il progetto per l'ampliamento del Magazzino di Rivarolo. Sono in corso progetti per l'ampliamento dei Magazzini di Bologna (Ravone), Taranto, Pontassieve e Foligno, per la costruzione dei nuovi Magazzini di Milano (Rogoredo), Bologna (Stampe), Firenze (Rifredi) e Palermo.

Revisione delle scorte. — Allo scopo di eliminare dalle scorte i materiali fuori tipo od esuberanti ai bisogni, sono stati proseguiti anche nell'esercizio 1925-26 gli accertamenti delle Commissioni miste dei Servizi tecnici. Ai materiali inutiliz-

Digitized by Google

zabili eliminati nell'esercizio stesso, che figuravano in carico ai Magazzini per un

totale di	lire	**1.370.963**
è stato attribuito un valore a materia di	»	**247.937**
con un deprezzamento di	»	1.123.026

Pei materiali esuberanti, è stata curata la ripartizione a seconda del consumo, mediante giri fra Magazzini, soprassedendo, intanto, alle pratiche di nuovi acquisti.

Vendite materiale fuori uso. — L'ammontare del ricavo per vendite di materiali fuori uso durante l'esercizio 1925-26 è stato di lire **15.122.891**.

Allo scopo di rendere la gestione di detti materiali più precisa ed uniforme, vennero in questo esercizio emanate nuove norme per disciplinare i versamenti ai Magazzini, la tenuta, la custodia e la conservazione dei materiali stessi, i rapporti fra la Sede centrale e gli Impianti e fra questi e le Ditte acquirenti, le modalità di pagamento, l'accertamento dei pesi, le consegne, le tasse, i trasporti, ecc.

Verifica delle scorte. — Durante l'esercizio 1925-26 è stato dato un forte impulso alle verifiche delle consistenze reali e contabili dei magazzini, compiendo tali operazioni ai magazzini di Alessandria, Torino Officine Nuove, Rivarolo Ligure, Torino Stampe, Torino Smistamento, Bologna Stampe, Bologna Approvvigionamenti, Bologna elettrificazione, Milano, Rimini, Bolzano, Verona, Vicenza, Trieste, Firenze, Pisa, Pontassieve, Ancona, Roma Trastevere, Roma (vestiario), Roma Economato e Cagliari.

In tali verifiche si è potuta constatare la buona rispondenza del nuovo sistema di contabilità andato in vigore col 1° gennaio 1926 presso tutti i Riparti Approvvigionamenti.

Sono state verificate le consistenze reali e la contabilità di tutti i 273 depositi combustibili della rete e delle 26 agenzie marittime.

Con la nuova Istruzione per i Depositi combustibili, andata in vigore il 1° gennaio 1926, si sono infine dettate norme semplici e precise per ottenere unità di indirizzo nella gestione attiva e contabile e per assicurare l'esatta corrispondenza fra il movimento effettivo delle scorte e la contabilità relativa.

Movimento delle scorte dei magazzini. — La consistenza delle scorte al 30 giugno 1926 risulta dall'allegato n. 7.

L'ammontare di quelle in carico al Servizio Approvvigionamenti, esclusi i viveri, i carboni ed i lubrificanti, è di lire **395.077.226,76** con una differenza in meno di lire 22.103.247,83 rispetto all'ammontare delle scorte al 30 giugno 1925.

Il movimento di entrata di tutti i magazzini della rete è stato di lire **627.221.586,84** e quello di uscita di lire **577.248,696,19.**

Digitized by Google

Per quanto riguarda i Depositi combustibili, le cui scorte sono pure in carico al Servizio Approvvigionamenti, la consistenza di queste risulta dal citato alleg. 7 per l'ammontare di lire **239.006.036,59.**

15. **Approvvigionamenti per l'Amministrazione delle poste e telegrafi.** — Con R. decreto 7 marzo 1926, n. 589, entrato in vigore il 15 aprile successivo, vennero affidati al Servizio Approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato, gli acquisti, i collaudi, la custodia e la somministrazione dei materiali e degli utensili occorrenti per l'Amministrazione dei Servizi postali, telegrafici e telefonici.

Il Servizio Approvvigionamenti, in attesa della pubblicazione delle norme interministeriali di cui all'art. 6 del decreto suddetto, mediante accordi diretti con i Servizi interessati delle poste e dei telegrafi e con l'Azienda autonoma dei telefoni, ha iniziato senz'altro le pratiche di acquisto di taluni materiali in base alle prime approvazioni concesse dalle competenti autorità dell'altra Amministrazione.

16. **Gestione speciale viveri.** — Con la relazione per l'anno finanziario 1924-25 fu sinteticamente prospettata la genesi di questa Gestione e il suo ordinamento, che è rimasto immutato, salvo per quanto concerne l'ammontare dei fondi messi a disposizione per l'acquisto dei generi che, colla legge del bilancio, fu portato da dieci a quindici milioni di lire.

Il numero dei distributori che al 30 giugno 1925 era di 57, è salito al 30 giugno 1926 a **119** ed altri sono in corso di allestimento. Il Comitato amministratore della Gestione però ha avuto sempre di mira di consentire l'impianto dei distributori soltanto in quei centri nei quali si ha un rilevante numero di agenti e funzionari, estendendo invece il servizio di rifornimento con carri-blocco, per i piccoli centri.

Allo scopo di equilibrare le scorte degli spacci di ogni compartimento e di far predisporre e sorvegliare da un unico impianto il servizio dei carri-blocco, è stato istituito per ciascun compartimento un Magazzino viveri che consente anche l'attuazione di rifornimenti più larghi di quelli che si potevano inviare ai distributori locali i quali hanno mezzi limitati per la buona conservazione delle scorte.

Perchè non possano sorgere abusi da parte degli acquirenti e la facoltà di acquisto resti ben limitata ai soli aventi diritto, è stata resa obbligatoria la presentazione ogni volta della tessera di riconoscimento appositamente istituita. La tessera porta anche la indicazione del numero di persone componenti la famiglia dell'intestatario, sicchè è sempre possibile accertare se gli acquisti sono mantenuti nei normali limiti di consumo, pur evitando qualsiasi forma di razionamento, che avrebbe rappresentato un provvedimento di indole troppo fiscale.

I generi che si distribuiscono sono limitati a quelli di più largo consumo, tenuto conto delle esigenze locali.

Digitized by Google

I generi attualmente in vendita sono : caffé - cioccolato - concentrato e salsa di pomodoro - fagiuoli - carne in conserva - farina di grano e di granturco - estratto di carne - formaggio - olio di oliva - pasta - riso - salmone - sapone da bucato - sapone da toeletta - surrogato di caffé - marmellate - zucchero - vini di qualità varie - marsala - vermouth - biscotti.

Lo sviluppo preso dall'azienda, si rileva dal seguente prospetto degli incassi mensili per vendite durante l'esercizio 1925-26.

Mese di	luglio 1925	lire	2.216.975
Id.	agosto 1925	»	2.720.522
Id.	settembre 1925	»	3.329.392
Id.	ottobre 1925	»	3.964.332
Id.	novembre 1925	»	3.925.929
Id.	dicembre 1925	»	5.183.168
Id.	gennaio 1926	»	4.675.964
Id.	febbraio 1926	»	4.615.154
Id.	marzo 1925	»	5.676.341
Id.	aprile 1926	»	4.865.189
Id.	maggio 1926	»	5.587.961
Id.	giugno 1926	»	5.983.319
Per un importo complessivo di		lire	**52.744.251**

che pone già la gestione in prima linea fra i più grandi istituti di consumo del Regno.

Durante l'esercizio fu speso per acquisti di generi la somma di lire **56.527.745.** Fra i maggiori acquisti fatti si notano quelli della pasta per lire 14.170.938 dell'olio per lire 10.727.306, del vino per lire 2.610.826, dello zucchero per lire 11.827.930, del caffè per lire 5.237.872.

Fra i titoli di spesa più salienti si prospettano le spese per pagamento di dazi di consumo in lire 1.154.199 e quelle per trasporti in lire 671.636. I premi e i compensi al personale si limitarono a lire 179.587.

Il valore delle scorte al 1º luglio 1926, conteggiato in base al prezzo di acquisto, alle spese di trasporto ed all'onere del dazio di consumo per le sole merci introdotte nelle cinte daziarie era di lire **16.892.434.**

Durante l'esercizio si sono avute perdite ed avarie per sole lire **6.500**, ciò che dimostra la cura con cui si provvede alla conservazione delle scorte. Anche le perdite ed avarie verificatesi nei trasporti ferroviari da imputarsi a carico della Gestione si limitarono ad un importo di lire 44.027.

Il lusinghiero risultato ottenuto dalla Gestione ha trovato ambito riconoscimento nella deliberazione adottata dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 30 giugno 1926, in base alla quale il servizio della gestione dovrà essere dal luglio 1926 gra-

Digitized by Google

dualmente esteso a tutti gli impiegati, salariati e pensionati dello Stato, pur rimanendo affidato l'espletamento del servizio all'Amministrazione ferroviaria.

17. **Aziende autonome per lo sfruttamento dei terreni petroliferi e dei boschi dell'Albania.** — Il Governo Nazionale, dando alla questione petrolifera tutta l'importanza che ha per l'Italia, addivenne colla Repubblica Albanese, alla stipulazione di una prima Convenzione in data 12 marzo 1925, ratificata il successivo 27 luglio; in virtù della quale fu accordata all'Italia la concessione di effettuare studi ed opere di ricerche e di sfruttamento di terreni albanesi petroliferi, su di una superficie della estensione di circa 50.000 ettari.

Con successiva convenzione addizionale tale superficie è stata aumentata di altri 25.000 ettari.

Con il R. decreto-legge 8 luglio 1925, n. 1301, il Ministro delle Comunicazioni fu autorizzato ad istituire una gestione speciale autonoma per lo studio, le ricerche e le opere di sfruttamento dei suddetti terreni petroliferi albanesi, la quale venne affidata al Servizio Approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato e successivamente, in base alla facoltà di cui all'articolo 5 dell'altro R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1015, il Ministro stesso delegò alcune delle sue funzioni ed attribuzioni di alta sorveglianza sulla Azienda in parola ad un Amministratore generale.

Per l'impianto ed il funzionamento della gestione suddetta, col decreto su citato fu autorizzato il Ministro della Finanze a stanziare nello stato di previsione della spesa un fondo di lire 30.000.000 sul quale effettuare gradatamente anticipazioni all'Amministrazione ferroviaria in relazione alle occorrenze della gestione medesima.

In un tempo relativamente breve, si è potuta formare una sufficiente organizzazione locale, costituita: a *Valona*, da un Ufficio di direzione e da una base di ricevimento, di aggiustamento e di spedizione di materiali e macchinari all'interno; *e nelle zone di ricerca*, da tre cantieri di trivellazione del suolo a grandi profondità, i quali già in piena efficienza ed in regolare lavoro di perforazione, sono situati rispettivamente: uno a Trevlaser sulla prima zona di concessione costiera, e gli altri due a Selenitza ed a Picikat, ubicati, invece, sulla seconda zona intermedia compresa fra il fiume Scusitza, la Val Vlaina e la Vojussa.

In questi tre cantieri sono state impiantate tre sonde per perforazione solamente a secco, avute dal Ministero dell'Economia Nazionale e da esso acquistate in Germania in conto riparazioni dei danni di guerra.

Si è, inoltre, proceduto già all'acquisto ed all'invio in Albania di altri tre apparecchi di perforazione del suolo a grandissime profondità, e di tipo tale che permetta di marciare tanto col sistema a secco come con quello a corrente d'acqua per l'asportazione diretta dei detriti di trivellazione, ed infine anche col sistema a corda libera.

Digitized by Google

Tanto le tre sonde avute dal Ministero dell'Economia Nazionale come le tre di nuovo acquisto, sono state completamente dotate di tutti gli attrezzi, meccanismi e materiali speciali da trivellazione per profondità fino a 1.500 metri.

Dei tre nuovi apparecchi uno è già in corso di montaggio nella quarta perforazione da eseguire in località Likoum-Pestiani ubicata anch'essa nella prima zona costiera e lungo la presupposta prima anticlinale Trevlaser-Likoum ; e gli altri due serviranno per le trivellazioni che s'intende di eseguire nella terza zona più interna di Liusnia e del Devoli, in quei punti che dagli studi geologici e geognostici di orientamento, pure già fatti eseguire in quelle regioni, saranno prescelti e fissati come i più appropriati per le ricerche nel sottosuolo.

Ogni macchinario da trivellazione è stato completato con la relativa dotazione di tutte le serie di tubazioni speciali occorrenti per rivestimento dei fori trivellati per poter raggiungere le profondità prestabilite.

In dipendenza delle Convenzioni già stipulate e in base alle risultanze dei primi studi di orientamento già compiuti, il programma per un primo gruppo di opere di ricerca petrolifera in Albania porterebbe all'esecuzione nelle zone comprese nei 50.000 ettari di cui alla prima Convenzione suddetta, di almeno sette sondaggi, di cui tre fino alla profondità di mille metri, salvo che non si incontri prima il petrolio ; ed alla perforazione di circa altri mille metri di sottosuolo mediante più sondaggi da eseguire, invece, nelle zone comprese nei 25.000 ettari di cui alla seconda delle Convenzioni medesime.

Si può ritenere che, perfezionando l'organizzazione tecnica, già in parte formata, e completando la dotazione dei mezzi di trivellazione di cui già si dispone, si potranno adempiere gli obblighi di concessione e praticare, inoltre, tutte le altre ricerche consigliate dai risultati degli studi geologici e geognostici, che si verranno via via eseguendo nelle singole zone.

L'azienda antonoma per lo sfruttamento dei boschi dell'Albania, azienda istituita con il R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1915, trovasi in corso di organizzazione.

ISTITUTO SPERIMENTALE.

18. **Attività normale dell'Istituto.** — I compiti assegnati all'Istituto Sperimentale per il suo normale contributó all'esame ed al giudizio tecnico sui campioni di gara ed al controllo delle forniture hanno avuto, nell'esercizio 1925-26, uno svolgimento regolare malgrado la ristretta disponibilità di spazio e di personale pur avendone il ritmo segnato un sensibile incremento rispetto al precedente eser-

Digitized by Google

cizio. Nello stesso tempo ha proceduto, tendendo a risultati sempre più concreti, lo studio metodico basato su criteri scientifici dei processi di produzione e di lavorazione dei materiali attraverso all'esame del loro comportamento in funzione ed ha avuto largo svolgimento il lavoro di consulenza ai servizi dell'esercizio in materia di classificazioni, tariffazione, perizie per avarie e disperdimenti delle merci e dei materiali diversi.

Il consueto riassunto statistico delle prestazioni dell'Istituto si presenta come appresso:

Determinazioni sperimentali di laboratorio relative a forniture ferroviarie.

Laboratori chimici:		
Combustibili	720	
Lubrificanti e illuminanti	574	
Merceologia	415	
Acque e disincrostanti	727	
Leghe metalliche	875	
Colori e vernici	506	
Prodotti diversi	482	
		4.299
Fibre:		
Tessuti e carte	2.924	
Legnami	179	
		3.103
Laboratorio materiali murari	1.450	
» metallurgico	8.678	
» elettrotecnico	4.411	
Studi sui terreni	172	
Studi fisico-meccanici	415	
		15.126
TOTALE		22.528

19. **Studi speciali.** — Oltre alle determinazioni di cui sopra, che sono, in massima, di carattere corrente riferendosi a controlli e collaudi di forniture, l'Istituto ha eseguito, nei diversi laboratori, studi speciali o per approfondire questioni tecnologiche o per corrispondere a richieste dei Servizi dell'esercizio in materia di classificazione di merci e di perizie per avarie ed ammanchi, studi che richiedono prestazioni notevolmente più laboriose e che perciò vengono elencate a parte nel seguente specchietto:

Digitized by Google

	Classificazioni di merci e relazioni normali	Perizie, gare e prescrizioni tecniche	Studi e relazioni speciali	Totale
Laboratori chimici	86	136	23	245
» tessuti e carte	39	47	—	86
» legnami	23	9	1	33
» materiali murari	19	11	5	35
Laboratorio metallurgico	775	—	—	775
Laboratori elettrotecnici	—	6	5	11
Studi sui terreni	36	29	52	117
Studi fisico-meccanici	7	25	9	41
Totali	985	263	95	1.343

È degno di nota particolare, il lavoro importantissimo, per quantità e per qualità, svolto dal Laboratorio Metallurgico. Questo ha dato nell'ultimo anno un notevole sviluppo agli studi già iniziati negli anni decorsi sul comportamento dei materiali in opera per dedurre norme precise, non soltanto di prova o di collaudo, ma anche di produzione e di lavorazione. Tali studi sono stati particolarmente approfonditi per quanto riguarda gli acciai, sia per i materiali di armamento (rotaie, stecche, ganascie) sia per il materiale rotabile (cerchioni, assi, ganci di trazione, caldaie, ecc.) ed hanno dato luogo ad ampie discussioni in private riunioni ed in congressi con le rappresentanze industriali nell'intento di inserire i concetti conclusivi degli studi in questione nel campo delle norme tecnico-economiche della produzione e della lavorazione industriale. In relazione a ciò è stato iniziato, nel passato esercizio, un corso di istruzione speciale per ingegneri collaudatori, corso che, mentre ha permesso e permette di specializzare in questo campo gli ingegneri dei servizi tecnici, ha a sua volta dato luogo, per il suo svolgimento, ad un esteso lavoro di numerose e sistematiche ricerche le quali hanno dato maggiore conferma della bontà del concetto fondamentale.

Altri studi speciali possono ancora essere segnalati. Importante fra questi è lo studio sulla rigenerazione dell'olio lubrificante per boccole, curato particolarmente dal Laboratorio chimico studi col concorso del Laboratorio meccanico, che porterà a provvedimenti atti a recare una notevole economia di esercizio su questa voce e che sarà seguito da altri studi analoghi su altri oli tra cui, primi, quelli per trasformatori.

Uno studio complesso iniziato sui metodi di prova per gli olii per trasformatori, traverso anche un'ampia discussione con gli industriali in materia, ha dato notevole lavoro ai Laboratori elettrotecnico e chimico e porterà facilmente ad una revisione

Digitized by Google

delle norme di prova e di collaudo intesa a dare maggiore garanzia sulle qualità delle forniture.

Ricerche speciali, sempre attraverso a mezzi scientifico-sperimentali sono state fatte ed avviate: sulla permeabilità dei calcestruzzi (Laboratori murari e meccanica), interessanti le costruzioni idroelettriche in corso; sulle caratteristiche di resistenza e di comportamento delle condotte in Eternit (Laboratorio fisico-meccanico), interessanti la Commissione per i materiali da costruzione presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; sui materiali di risulta di costruzione in cemento armato cadute o demolite (Laboratorio murari) su richiesta della Presidenza dello stesso Consiglio Superiore; sulle condizioni geognostiche in cui si svolgono i lavori o dove altri lavori sono progettati (Laboratorio studi sui terreni) per dar parere al Servizio Lavori per le costruzioni idroelettriche ed al Ministero dei Lavori Pubblici per le gallerie delle direttissime e per altre linee ferroviarie in costruzione o in progetto; sui metodi e criteri di depurazione delle acque (Laboratorio acque e disincrostanti) per concorrere col Servizio Trazione ad organizzare la metodica vigilanza sul funzionamento dei depuratori per rifornitori; e così via.

20. **Contributo dell'Istituto a congressi e commissioni speciali.** — Con l'intervento in numerosi congressi tecnici e scientifici si è portato un notevole contributo allo studio, e spesso anche alla risoluzione, di numerose importanti questioni interessanti tutti i rami delle industrie in quanto ha tratto ai vantaggi che da queste deve derivare l'esercizio ferroviario, ispirando l'opera dell'Istituto al criterio di coordinare le esigenze delle industrie stesse, col minimo loro sacrificio, alle preminenti esigenze dell'Amministrazione dello Stato nell'interesse dell'esercizio e quindi della pubblica economia.

Con gli stessi criteri l'Istituto prende parte a studi e lavori presso Commissioni speciali: alla Commissione Suprema di difesa e al Comitato di mobilitazione industriale in merito alle diverse industrie; al Ministero dell'Economia Nazionale in merito alla razionale utilizzazione dei combustibili ed al coordinamento dei capitolati tecnici delle diverse Amministrazioni dello Stato; al Ministero dei Lavori Pubblici per la revisione delle norme tecniche di prova dei materiali da costruzione; al Governatorato di Roma per gli studi geofisici nel sottosuolo della Capitale; alla Direzione della Conferenza internazionale di Berna per l'aggiornamento del regolamento internazionale per i trasporti di merci pericolose e nocive; nonchè presso altri Enti tecnici o scientifici italiani ed esteri ai quali l'Istituto Sperimentale è iscritto o associato.

Digitized by Google

SERVIZI SANITARI.

21. **Personale sanitario.** — Il numero degli agenti di ruolo in servizio al 30 giugno 1925 non subì variazioni al 30 giugno 1926; si mantenne cioè di **235** perchè, pur essendosi provveduto all'assunzione in seguito a concorso di quattro medici allievi ispettori, si verificarono nelle varie categorie di personale altrettante diminuzioni per esoneri e decessi.

La situazione numerica del personale sanitario ausiliario alla data suddetta, risulta dal seguente prospetto:

	in servizio al 30 giugno		differenze
	1926	1925	
Sanitari ausiliari:			
Medici aiuti	**17**	17	—
Consulenti	**58**	60	— 2
Specialisti	**87**	88	— 1
Medici di riparto nei grandi centri (compresi i provvisori)	**260**	265	— 5
Medici di riparto lungo le linee (compresi i provvisori)	**1.528**	1.578	— 50
TOTALE	**1.950**	2.008	— 58

22. **Visite sanitarie.** — Il numero delle visite sanitarie per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione, quiescenza e controllo eseguite nel 1925 (1) fu di **109.633** contro 100.155 del 1924; di esse **109.163** furono eseguite presso gli Ispettorati sanitari, (108.297 al personale ferroviario e 866 a quello dei telefoni) e 470

(1) Per i dati statistici compreso in questo capitolo ci si riferisce in generale all'anno solare anzichè a quello finanziario. Tale criterio è stato seguito per rendere uniformi i dati del servizio sanitario ferroviario con quelli della Direzione Generale di Sanità ed anche perchè l'anno solare si presta meglio alla visione dei fenomeni morbosi specialmente di quelli della malaria.

Digitized by Google

presso l'Ufficio sanitario centrale. Come dimostra il seguente prospetto, nel 1925 si verificò nel numero delle visite sanitarie eseguite un aumento di **9.478** rispetto all'anno 1924.

L'aumento fu dovuto, oltre che alle visite praticate al personale dei telefoni, come da disposizione di S. E. il Ministro, del 20 luglio 1925, specialmente all'intensificazione dei controlli, alle visite di revisione e di assegnazione alle funzioni.

	1925	1924	Differenza
Presso gli Ispettorati sanitari per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione, quiescenza e controllo	**109.163**	99.274	+ 9.889
Presso l'Ufficio sanitario centrale per controllo, in sede di appello, revisione di liquidazione di infortunio, vertenze disciplinari, ecc. . . .	**470**	881	— 411
Totali . . .	**109.633**	100.155	+ 9.478

23. **Morbosità.** — La morbosità generale presenta nel 1925 un lieve aumento rispetto a quella verificatasi nel 1924 come risulta dal prospetto che segue :

Morbosità generale.

ANNI	Numero degli agenti di ruolo	Numero dei casi di malattia	Numero delle giornate di assenza	Numero di casi su 100 agenti	Durata media per caso	Durata media per agente
1925.	**167.732**	**171.390**	**1.746.306**	**102, 18**	**10, 19**	**10, 41**
1924.	169.801	167.886	1.686.922	98, 87	10, 05	9, 93
Differenze...	— 2.069	+ 3.504	+ 59.384	+ 3, 31	— 0, 14	+ 0, 48

Infatti la media frequenza percentuale è aumentata di **3,31,** la durata per caso è maggiore di giornate **0,14** e la perdita di giornate per ciascun agente è salita da 9,93 a **10,41**; questa ultima cifra relativa, che costituisce l'indice di maggiore importanza dal lato economico, pur essendo aumentata di **0,48** rispetto all'anno precedente, corrisponde pur sempre alla media degenza del personale addetto all'industria privata.

Fattore principale di tale aumento furono le malattie da cause comuni, che della morbosità complessiva costituiscono l'elemento preponderante; e ciò a

Digitized by Google

causa di una forte epidemia influenzale che si verificò in tutta Italia dal gennaio al marzo.

I provvedimenti però subito adottati valsero a ricondurre la morbosità nei limiti normali.

Morbosità per cause comuni.

ANNI	Numero degli agenti	Numero dei casi di malattia	Numero delle giornate di assenza	Numero di casi su 100 agenti	Durata media per caso	Durata media per agente
1925.	**167.732**	**136.231**	**1.325.963**	**81,22**	**9,73**	**7,91**
1924.	169.801	133.883	1.291.605	78,85	9,65	7,61
Differenze . . .	— 2.069	+ 2.348	+ 34.358	+ 2,37	+ 0,08	+ 0,30

Come negli anni precedenti, le malattie reumatiche e dell'apparecchio digerente furono in forte prevalenza sulle altre affezioni; esse costituirono insieme più dei due terzi di tutte le malattie di cause comuni. Anche la morbosità degli agenti addetti ai treni (personale di macchina e di scorta) fu di gran lunga superiore a quella che si verificò negli agenti di altre qualifiche. Così la morbosità negli agenti residenti nei centri ferroviari fu più elevata che non in quelli residenti lungo le linee.

Il prospetto seguente dimostra la costanza di questo fenomeno, mai smentito dai rilievi statistici più che quindicennali, ma dimostra anche che la differenza fra l'alta morbosità del personale addetto ai treni rispetto agli altri agenti e fra quella più elevata dei centri rispetto alle linee, va sempre riducendosi.

	Numero degli agenti di ruolo	Numero dei casi di malattia	Numero delle giornate di assenza	Percentuale dei casi sul totale degli agenti	Durata media per caso	Durata media per agente
Influenza e forme reumatiche	167.732	54.111	409.357	32,26	7,57	2,44
Malattie dell'apparato digerente		39.737	306.120	23,69	7,70	1,83
Altre affezioni.		42.383	610.486	25,27	14,40	3,64
Totale malattie comuni .	167.732	136.231	1.325.963	81,22	9,73	7,91
Agenti di macchina	12.672	12.040	121.601	95,01	10,10	9,60
Agenti di scorta ai treni . .	15.968	17.728	154.617	111,02	8,72	9,68
Altre qualifiche	139.092	106.463	1.049.745	76,54	9,86	7,55
Totale . . .	167.732	136.231	1.325.963	81,22	9,73	7,91
Centri ferroviari.	101.070	87.287	805.021	86,36	9,22	7,96
Resto della rete.	66.662	48.944	520.942	73,42	10,64	7,81
Totale . . .	167.732	136.231	1.325.963	81,22	9,73	7,91

Digitized by Google

24. **Infortuni.** — Per quanto riguarda gli infortuni devesi osservare che nel 1925, in seguito all'estensione della protezione assicurativa prevista dalla legge sugli infortuni, ad un maggior numero di categorie di personale (art. 9 Reg. del Personale), si ebbe un numero di assicurati sensibilmente superiore a quello del 1924. Si verificò anche un maggior numero di casi di infortunio e di giornate perdute come dimostra il prospetto seguente:

ANNI	Numero degli assicurati	Numero dei casi d'infortunio	Numero dei giorni di degenza	Percentuale dei casi sugli assicurati	Durata media per infortunio	Durata media per assicurato
1925	**159.432**	**17.400**	**272.155**	**10,91**	**15,64**	**1,71**
1924	158.015	17.109	251.373	10,83	14,69	1,59
Differenze . . .	+ 1.417	+ 291	+ 20.782	+ 0,08	+ 0,95	+ 0,12

Però l'aumento del **0,08** % nella frequenza, del **0,95** nella durata media per infortunio e del **0,12** nella perdita di giornate per ciascun assicurato, non modificano che assai lievemente i risultati più che soddisfacenti ottenuti nel 1924 in confronto con gli anni precedenti.

L'aumento degli indici di morbosità per infortunio deve mettersi tutta a carico delle officine, nelle quali, sebbene la percentuale degli infortunati sia diminuita del **0,06**, la durata per infortunio aumentò invece di giornate **1,90** e la media degenza di ciascun infortunato fu di giornate **0,39** più elevata. Nel resto della rete la morbosità per infortunio rimase pressochè stazionaria.

ANNI	Numero assicurati nelle officine	Numero dei casi d'infortunio	Numero dei giorni di degenza	Percentuale dei casi sugli assicurati	Durata media per infortunio	Durata media per assicurato
1925	**8.641**	**1.833**	**30.601**	**21,21**	**16,69**	**3,54**
1924	8.568	1.822	26.951	21,27	14,79	3,15
Differenze . . .	+ 73	+ 11	+ 3.650	— 0,06	+ 1,90	+ 0,39

Agli infortuni sempre concorse in maggior misura il personale avventizio che non il personale di ruolo; è però da rilevare che le differenze sempre riscontrate sia nella frequenza, sia nella durata degli infortuni, andarono diminuendo gradatamente di anno in anno fino al 1922 e solo nel 1923 e nel 1924 subirono un aumento. Il fenomeno infortunistico assunse un aspetto diverso nel 1925 nel quale si verifi-

Digitized by Google

carono, sebbene molto lievi, differenze in meno per gli agenti avventizi rispetto a quelli di ruolo come si può rilevare dal seguente prospetto :

	Percentuale di infortuni sugli assicurati		Giornate perdute per ogni assicurato	
	1925	1924	**1925**	1924
Agenti stabili, in prova e avventizi sistemabili	**11,05**	10,23	**1,74**	1,52
Avventizi straordinari	**8,16**	29,59	**1,13**	3,97
Differenza . . .	— **2,89**	+ 19,36	— **0,61**	+ 2,45

Nel 1925 si verificarono, in seguito ad infortunio sul lavoro, n. **67** casi di morte e n. **288** guarigioni con conseguenze.

25. **Malaria.** — La quantità di chinino distribuita a scopo profilattico e curativo nel 1925 è stata di kg. **1.181,736** di bicloridrato in discoidi; **18.212** fiale per iniezioni ipodermiche; **92.216** cioccolatini al tannato e **622.292** tavolette antimalariche, per un importo complessivo di lire **1.055.900,92** di contro ad una spesa sostenuta per ugual titolo nel 1924, di lire 935.807,48.

Il lieve aumento del consumo del farmaco e della spesa relativa è in parte da attribuirsi ad un più largo uso, fatto nel 1925 per la cura delle recidive e per il bonificamento umano, delle « tavolette antimalariche » a base di chinino, ferro, arsenico e rabarbaro — praticamente assai efficaci — che l'Amministrazione aveva ottenuto lo scorso anno come residuati di guerra e che quest'anno ha invece dovuto acquistare sul mercato.

La spesa complessiva contabilizzata nell'esercizio 1925-26 per il rifornimento dei vari preparati chinacei suaccennati, ammontò a lire **1.363.490.**

La spesa totale occorsa per le protezioni meccaniche antianofeliche è stata nel 1925 di lire **650.872,83** di cui lire **124.790,39** per nuovi impianti e lire **536.082,44** per riparazione e manutenzione di quelli già esistenti.

Anche in quest'anno è stato largamente provveduto alla petrolizzazione delle acque stagnanti, alla regolare pulizia delle cunette, assetto di canali, copertura di pozzi, colmate di cave di prestito ed altre consimili opere di piccola bonifica ovunque le condizioni del territorio ferroviario lo richiedessero.

La spesa che l'Amministrazione ha sostenuto nel 1925 per l'indennità da corrispondersi al personale che abita o presta servizio in località comprese in zone malariche, è stata di lire **5.895.063** con un sensibile aumento sulla gestione 1924 nella quale tale capitolo di spesa aveva ammontato a lire 4.602.916.

Digitized by Google

L'aumento è da mettersi in rapporto con l'elevazione delle quote individuali dell'indennità di malaria, tanto grave che lieve, apportata con decorrenza 1 aprile 1925 dal R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405.

La morbosità per malaria si presenta nel 1925 con dati più confortanti di quelli dell'anno precedente come risulta dal quadro che segue. Di essi è particolarmente da mettere in rilievo il numero assai minore di nuove infezioni avutesi in quest'anno. Infatti mentre nel 1924 i casi di malaria primitiva raggiunsero la cifra di 745, nel 1925 essi sono stati soltanto **493**.

ANNI	Numero degli agenti in zona di malaria	Numero dei casi di febbre malarica			Numero dei casi di malaria su 100 agenti	Numero delle giornate di degenza per malaria	Durata media di ogni caso di malaria	Giornate perdute in media da ogni agente
		primitivi	recidivi	Totale				
1925 . . .	**29.215**	**493**	**6.004**	**6.497**	**22,24**	**73.547**	**11,32**	**2,52**
1924 . . .	31.953	745	6.670	7.415	23,21	87.177	11,76	2,73
Differenze .	— 2.738	— 252	— 666	— 918	— 0,97	—13.630	— 0,44	— 0,21

26. **Quiescenze.** — Le proposte di collocamento in quiescenza per inabilità fisica nel 1925 furono **741** rispetto a 903 dell'anno precedente. Di esse **551** riguardano personale addetto all'Esercizio.

Tra le cause di inabilità furono prevalenti, come nel 1924, quelle dovute a malattie dell'apparecchio circolatorio (**152**), alla tubercolosi (**139**), alle deficienze visive (**168** di cui **37** come vere e proprie malattie oculari, **95** per vizi di rifrazione come causa esclusiva di inabilità e **36** per vizi di rifrazione concomitanti con altre cause) ; seguono, a molta distanza, le conseguenze dei traumi in servizio (**73**), le malattie dell'apparecchio digerente (**55**), dell'udito (**53**), ecc.

27 **Igiene e profilassi delle malattie infettive**. — Nessuno episodio infettivo di particolare importanza si ebbe a segnalare durante il decorso anno; soltanto si ebbero complessivamente sette casi di vajuoloide in località diverse.

Fu continuata l'accurata vigilanza in occasione dei pellegrinaggi per l'Anno Santo, secondo le direttive già esposte nella relazione per l'anno precedente. Complessivamente vennero ispezionati circa **200** treni con una media di **400** viaggiatori per treno, oltre alle carrozze complete isolate.

Venne intensificata la vigilanza igienica con **1.333** visite ai ristoranti delle stazioni; **235** alle carrozze ristoranti, **340** ai dormitori, latrine, ecc.

Digitized by Google

Nel laboratorio di igiene applicata si praticarono **118** analisi (chimiche e batteriologiche) di acqua per uso potabile, **144** analisi di vino, **104** di caffè, **137** esami bromatologici diversi, **100** esami di disinfettanti e medicinali, oltre circa **200** esami chimici (sangue, urine, sputi, ecc.).

In base ai risultati delle ispezioni ed a quelli delle analisi, il Servizio Movimento prese provvedimenti a carico di **46** esercenti i ristoranti delle stazioni.

Vennero dati anche diversi pareri in linea di massima e su questioni di indole particolare, fra cui quelli sull' autodepurazione biologica dei rifiuti domestici e stradali, sulla tossicità del cromato di piombo, sull'inadozione della benzina con etil-gas (al tetraetile piombico), ecc.

Durante l'anno si tennero nella sede dell'Ufficio sanitario centrale tre corsi per l'abilitazione alle funzioni di disinfettatore con un totale di **65** allievi e di **30** giornate.

Un rappresentante dell'Ufficio sanitario centrale venne poi invitato a far parte della Commissione nominata dal Ministro dell'Interno (Direzione Generale di sanità pubblica) per studiare i miglioramenti da introdurre nel servizio di disinfezione dei carri bestiame. I lavori della Commissione portarono ad una trasformazione delle istruzioni per le accennate disinfezioni che vennero pubblicate con Ordine di Servizio n. 49 nel Bollettino Ufficiale del 22 aprile 1926, oltre che alla pubblicazione di « Nozioni pratiche per i disinfettatori dei carri bestiame » da servire per la preparazione ai relativi esami.

28. **Accertamenti**. — *Assistenza medica – farmaceutica – ospitaliera cure speciali – fornitura protesi – mezzi di soccorso.* Le spese sostenute dall'Amministrazione per questi titoli nell'esercizio 1925-26 ammontano a lire **5.267.366** (al netto della somma di lire **854.174** per ricupero di spese di ospedalità ed altre a carico degli agenti) e cioè lire **1.362.662** in più dell'anno precedente.

L'aumento di spesa è dovuto principalmente :

a) per lire **376.009**, all'aumento di retribuzione al personale sanitario ausiliario, in applicazione del R. decreto 30 gennaio 1925, n. 1663, liquidato in gran parte dopo il 30 giugno 1925 con conseguente pagamento di arretrati;

b) per lire **13.757** al pagamento dell'indennità di buonuscita concessa al personale sanitario ausiliario con il sopracitato decreto (iniziato dopo il 30 giugno 1925);

c) per lire **29.450** all'aumento di retribuzioni nel servizio di guardia medica nella stazione di Roma Termini ;

d) per lire **20.569** ad un maggior numero di certificati d'infortunio rilasciati ;

Digitized by Google

e) per lire **428.726** ad aumento del prezzo del materiale di medicazione ;

f) per lire **370.270** ad aumento del prezzo del costo del chinino ;

g) per lire **438.711** al costante aumento delle rette ospitaliere con un aumentato numero di casi di degenza (circa **900** casi in più dell'esercizio precedente) ;

h) per lire **14582** ad aumento del prezzo del costo degli apparecchi ortopedici.

Si è avuta una diminuzione di spesa in complessive lire **67.212** nella liquidazione delle indennità di trasferta e nei rimborsi di spese di vettura al personale sanitario ausiliario, nei medicinali forniti agli agenti da farmacisti convenzionati, e nelle cure balneo-termali.

Si è avuto poi un aumento nell'importo dell'entrata per ricuperi di spese di ospedalità ed altre a carico degli agenti e cioè lire **262.200** in più dell'esercizio precedente.

Nella spesa di lire **5.267.366** di cui sopra non è compresa in analogia a quanto praticato nei diversi anni, quella per il personale sanitario di ruolo.

Nell'esercizio 1925-26 si è iniziata e portata quasi a termine la distribuzione dei mezzi di soccorso alle stazioni delle linee della Sardegna e della Venezia Giulia e Tridentina in sostituzione dei vecchi tipi di cassette di soccorso ex gestioni non più rispondenti allo scopo.

Nello stesso tempo si è compiuta in alcuni Compartimenti, ed in altri è stata iniziata, una revisione generale degli stessi mezzi di soccorso delle stazioni sostituendo i tipi in legno di cassette e di barelle ereditati dalle cessate società e ormai inadatte all'uso con un tipo unico di cassetta di soccorso in lamiera zincata rispondente alle moderne esigenze.

29. **Organizzazione dei soccorsi sanitari negli impianti delle ferrovie dello Stato.** — Attualmente tutte le stazioni della rete, le fermate ed i posti di movimento, le officine ed i depositi locomotive, le squadre di rialzo, le squadre ponti in ferro, i magazzini ed i cantieri dei lavori sono provvisti di cassette di soccorso e di barelle in numero proporzionato all'importanza dell'impianto.

Anche le case cantoniere intermedie fra due stazioni distanti fra loro più di 10 chilometri sono munite di cassetta per pronto soccorso e sono contrassegnate all'esterno con una croce verde cerchiata di bianco e di rosso visibile a distanza.

Tutti i carri attrezzi sono muniti anche di una cassetta soccorso e di 4 barelle ciascuno.

Le stazioni e le officine più importanti oltre ai suddetti mezzi di soccorso hanno lettighe a ruote per un più rapido trasporto dei feriti. Le stazioni di scalo ai luoghi di cura sono provviste inoltre di poltrone per trasporto malati.

Digitized by Google

La quantità dei suddetti mezzi di soccorso distribuiti nei vari impianti a tutto il luglio 1926 è così ripartita:

Cassette di soccorso	N.	**7.850**
Barelle di ferro	»	**3.242**
Lettighe a ruote	»	**178**
Poltrone per trasporto malati . . .	»	**59**

Nelle stazioni principali e presso le più grandi officine esistono inoltre n. **54** posti di pronto soccorso che funzionano anche da ambulatori per la cura giornaliera degli infortuni. In essi è pure accantonata una rilevante scorta di materiale di medicazione per eventuali improvvisi bisogni.

A Roma, nella stazione di Termini, esiste inoltre a disposizione del servizio sanitario una carrozza soccorso costruita ed arredata secondo i più moderni dettami della tecnica sanitaria, con camera operatoria, con armadi di deposito di ingente quantità di materiale sanitario; e con 10 brande a letto per feriti gravi. Questa carrozza viene messa in composizione ai treni soccorso che eventualmente si formano dalla stazione di Roma per accidenti lungo le linee del Compartimento. Si è dimostrata di grandissima utilità in occasione di eccezionali disastri, quali il terremoto Calabro-Siculo del 1908 e della Marsica nel 1915.

Agli agenti delle stazioni vengono impartite periodicamente lezioni pratiche sulsulle prime cure e vengono distribuiti libretti con le istruzioni relative.

Un ventennio di esercizio ha dimostrato che tale larga presenza di mezzi di soccorso e la distribuzione dei medici ferroviari lungo la Rete, risponde molto bene in ogni contingenza, sia per rapidità che per efficienza del soccorso tanto negli infortuni singoli che in quelli collettivi.

Nei treni Reali e di particolare importanza sono collocate due cassette soccorso, una grande nel bagagliaio ed una più piccola presso l'ispettore sanitario che scorta il treno.

La spesa annua per l'acquisto ed il consumo del materiale sanitario si aggira intorno alle **300.000** lire.

Nell'esercizio 1925-26 sono state spese lire **708.915,** perchè si è creduto opportuno di acquistare, mediante pubbliche gare, materiale di medicazione bastevole per più di due anni e ciò per fruire di prezzi d'acquisto favorevoli.

Digitized by Google

ESERCIZIO DELLE FERROVIE SECONDARIE DELLA SICILIA.

30. **Lunghezza.** — La lunghezza della rete a scartamento ridotto della Sicilia era, al 30 giugno 1925, di km. **461,814** di cui km. **49,609** a dentiera. Tale lunghezza rimase la stessa al 30 giugno 1926 perchè durante l'anno non vi furono variazioni nella consistenza di tale rete.

31. **Materiale rotabile.** — La consistenza del materiale rotabile della rete a scartamento ridotto risulta dall'allegato n. 13.

Dal medesimo si rileva che dal 30 giugno 1925 al 30 giugno 1926

le locomotive	da	92	diminuirono	a	**85**
le carrozze	da	223	»	»	**205**
i bagagliai	da	29	»	»	**27**
i carri	da	1.220	»	»	**1.149**

Il quantitativo disponibile durante l'esercizio 1925-26 fu sufficiente ai bisogni del traffico di quella rete il quale nell'esercizio stesso ebbe un valore poco superiore a quello dell'esercizio precedente.

32. **Servizio dei treni.** — Dal dicembre 1925 il servizio misto viaggiatori e merci viene disimpegnato su tutte le linee della rete con tre coppie di treni. Per il servizio merci vengono inoltre fatti anche treni appositi.

33. **Percorrenza dei treni e consumo di combustibile.** — Durante l'anno 1925-26 si effettuarono **1.176.547** treni km. di cui **987.676** per il servizio viaggiatori e **188.871** per il servizio merci e materiali.

I dati corrispondenti dell'anno precedente furono: 958.865, 825.709, 133.156.

Gli assi-km. di veicoli rimorchiati furono rispettivamente di **13.107.202** e 11.049.242 nei due anni.

Il consumo di combustibile fu di tonn. **30.152** rispetto a tonn. 27.473 dell'anno precedente.

34. **Personale.** — Come si è già detto in altra parte della Relazione, durante l'esercizio 1925-26 si è soppressa la speciale direzione delle ferrovie secondarie della Sicilia e si sono fuse le linee ed il relativo personale con le altre della rete a scartamento ordinario del compartimento di Palermo.

Digitized by Google

35. **Risultati finanziari.** — Nonostante l'avvenuta fusione delle linee secondarie con le altre a scartamento normale del Compartimento di Palermo, si seguitano a tenere in separata evidenza tutti gli elementi contabili della gestione della rete a scartamento ridotto. Tali elementi per l'anno 1925-26, vengono riassunti qui appresso:

ENTRATE.

1. *Prodotti del traffico*:				
a) Viaggiatori	L.	**5.008.872,08**		
b) Bagagli e cani	»	**56.205,31**		
c) Merci a G. V	»	**322.628,22**		
d) Merci a P. V.	»	**2.625.660,73**		
TOTALE DEI PRODOTTI...			L.	**8.013.366,34**
2. *Introiti indiretti*	L.	**48.126,66**		
3. *Introiti a rimborso di spesa*	»	**37.108,25**		
4. *Ricuperi di carattere generale*	»	**128,97**		
5. *Entrate eventuali*	»	**18.627,57**		
			L.	**103.991,46**
TOTALE DELLE ENTRATE...			L.	**8.117.357,80**

SPESE.

1. *Spese ordinarie*:				
a) Personale	L.	**17.008.353,63**		
b) Forniture spese ed acquisti	»	**5.584.160,05**		
c) Manutenzione materiale rotabile...	»	**6.129.054,94**		
d) Manutenzione linee	»	**1.590.013,28**		
e) Spese generali	»	**2.345.320,23**		
	L.	**32.656.902,13**		
2. *Spese complementari*	»	**1.634.921,75**		
3. *Interessi ed ammortamento*	»	**2.347.939,21**		
TOTALE DELLE SPESE...			L.	**36.639.763,09**
Disavanzo...			L.	**28.522.405,29**

In confronto all'esercizio precedente i prodotti del traffico diedero un maggior gettito di lire **980.923,** per effetto sia dell'aumento del traffico sia delle modificazioni di tariffa del R. decreto-legge 7 aprile 1925.

Il prodotto chilometrico nel 1925-26 fu di lire **17.352** con un aumento di lire **2.124** sul valore corrispondente dell'anno precedente.

Digitized by Google

Gli introiti indiretti che avevano raggiunto nel 1924-25 la somma di lire 2.965.254 in grazia specialmente del ricupero dei noli del materiale rotabile ceduto per la costruzione della direttissima Bologna-Firenze, si ridussero a sole lire **48.127.**

Perciò le entrate complessive della gestione diminuirono da milioni 10,10 a **8.12.**

Le spese invece crebbero da milioni 31,64 a **36,64,** e perciò il deficit della gestione salì da milioni 21,54 a **28,52.**

Tale peggioramento è dovuto in parte alla suindicata diminuzione degli introiti indiretti, e in parte all'aumento delle spese.

L'aumento delle spese è stato, a sua volta, determinato principalmente dall'applicazione del nuovo trattamento al personale e dalla necessità di sistemare gran parte di quelle linee e del relativo materiale rotabile, che avevano dato luogo, in questi ultimi tempi, ai vari inconvenienti.

Con l'intento di intensificare il movimento dei viaggiatori su quella rete, si è ritenuto opportuno di accogliere le richieste che venivano insistentemente rivolte dalle autorità locali, istituendo su tutte le linee tre coppie giornaliere di treni viaggiatori e separando il servizio merci da quello dei viaggiatori.

Questo anche ha naturalmente portato un certo aumento nelle spese d'esercizio, nonostante la cura messa nella migliore utilizzazione del materiale e del personale.

Come si è già detto, per ridurre le spese di esercizio di quella rete, l'Amministrazione ha provveduto ad organizzare meglio il relativo personale, fondendolo con quello della rete principale che provvede all'esercizio delle altre linee del Compartimento di Palermo, ma i vantaggi di questo provvedimento, che è stato attuato solo col novembre 1925, non si sono ancora potuti risentire a pieno nell'esercizio 1925-26.

Altre economie inoltre l'Amministrazione si ripromette di realizzare con l'istituzione del sistema d'esercizio denominato del *dirigente unico*, e coll'impiego delle automotrici a nafta.

Il primo di tali provvedimenti è di imminente applicazione e l'altro è subordinato alla ricerca di un tipo di macchina che possa funzionare col solo impiego della nafta, cosa per cui sono attualmente in corso trattative con le principali ditte specialiste italiane ed estere.

Pur provvedendo però a queste economie nelle spese d'esercizio, l'Amministrazione non si nasconde che, di fronte ai miglioramenti del servizio introdotti in quelle linee ed al loro maggior costo, possa rendersi anche necessario ricorrere ad aumenti delle tariffe, le quali, come è noto, sono ancora, per quelle linee inferiori del 25 % a quelle corrispondenti della rete principale.

Digitized by Google

NAVIGAZIONE.

36. **Notizie generali.** — Nell'anno finanziario 1925-26, l'Esercizio Navigazione ha continuato fino al 31 dicembre 1925 la gestione diretta delle linee Civitavecchia-Terranova Pausania Isola Bianca ; Terranova Pausania Isola Bianca-Golfo Aranci-La Maddalena e Napoli-Palermo, e la gestione della linea Palermo-Trapani-Tunisi per conto della Direzione Generale della Marina Mercantile.

Dette linee vennero poi cedute in esercizio all'industria privata con decorrenza 1° gennaio 1926. L'Esercizio Navigazione ha tenuto inoltre per tutto l'esercizio 1925-26, la gestione delle linee dei Ferry-boats attraverso lo Stretto di Messina e quella del piroscafo « Adriatico » di proprietà dell'Amministrazione.

37. **Servizio linee postali.** — Sulla linea Civitavecchia-Terranova Pausania hanno prestato servizio tre unità delle quali due di proprietà delle ferrovie dello Stato «Città di Bengasi» e «Città di Cagliari», ed una requisita alla Società di Navigazione Italia: il piroscafo «Tocra».

Sulla linea Terranova-Golfo Aranci-La Maddalena il servizio è stato disimpegnato alternativamente dai due piroscafi « Maddalena » e « Terranova » di proprietà delle ferrovie dello Stato.

Sulla linea Napoli-Palermo hanno prestato servizio quattro piroscafi, dei quali due « Città di Catania » e « Città di Siracusa » di proprietà delle ferrovie dello Stato , uno « Città di Trieste » requisito alla Società Italia ed uno « Argentina » noleggiato dalla Società Triestina di Navigazione « Cosulich ».

Sulla linea di Tunisi hanno prestato alternativamente servizio i sopradetti piroscafi.

Dal 21 al 31 del mese di agosto, in occasione delle grandi manovre, il piroscafo « Città di Trieste » fu ceduto a rimborso di spese, alla R. Marina per un complessivo importo di lire 298.138,65 mentre dal 23 ottobre al 10 novembre il piroscafo « Argentina » fu noleggiato al Ministero delle Colonie (Governo della Cirenaica) per il trasporto di truppe da Napoli a Bengasi per un complessivo importo di lire 341.057,30.

I piroscafi « Città di Cagliari » e « Città di Bengasi » sono stati venduti, col 1° gennaio 1926, alla Compagnia Transatlantica, assuntrice del servizio Civitavecchia-Terranova Pausania, per il complessivo prezzo di lire **7.600.000.**

I piroscafi « Terranova » e « Maddalena » sono stati prima noleggiati alla Compagnia Sarda d'Armamento e Navigazione per un compenso mensile globale di

Digitized by Google

lire **10.000**; e col 1° luglio c. a., venduti alla detta Compagnia, assuntrice del servizio di linea Terranova-Golfo Aranci-La Maddalena per il prezzo di lire **1.450.000.**

Con il 1° gennaio 1926, i piroscafi « Città di Catania » e « Città di Siracusa » sono stati noleggiati alla Società Italiana di Navigazione « Florio », assuntrice del servizio postale Napoli-Palermo per un compenso mensile rispettivamente di lire **6.794,40** e di lire **6.993,20,** compreso l'uso delle dotazioni di bordo.

Detti piroscafi rimarranno noleggiati sino alla loro sostituzione con piroscafi di nuova costruzione di proprietà della Compagnia « Florio ».

Agenzie. — Il servizio delle Agenzie di Navigazione è stato disimpegnato, come per il precedente esercizio, in economia per gli scali della linea Napoli-Palermo, mentre per quelli della linea Civitavecchia-Terranova Pausania e Terranova Pausania-La Maddalena ha continuato a provvedere la Ditta « Guido Cordelli » a termine di contratto.

38. **Servizio dei Ferry-boats attraverso lo Stretto di Messina.** — Il servizio fu disimpegnato da 6 unità, e cioè: « Calabria », « Messina », « Reggio », « Scilla », « Sicilia » e « Villa ».

Durante l'esercizio sono state eseguite **7.934** doppie corse ossia **6.110** per Villa S. Giovanni e **1.824** per Reggio C., trasportando in complesso **143.835** veicoli da e per la Sicilia, di cui **116.658** da e per Villa S. Giovanni e **27.177** da e per Reggio Calabria, con una differenza di **11.900** veicoli in più rispetto al passato esercizio.

39. **Situazione del personale e provvedimenti per la sistemazione.** — Al 1° luglio 1925 prestavano servizio alla dipendenza dell'Esercizio Navigazione 837 agenti, dei quali: 573 di ruolo e 264 avventizi, così suddivisi:

Uffici, 91 agenti di cui 20 distaccati presso altre Amministrazioni;
Ferry-boats (naviganti, operai e manovali), 329 agenti;
Piroscafi postali, 411 agenti;
Piroscafi da carico, 6 agenti.

Detto personale si ridusse al 30 giugno 1926 a **391** agenti, dei quali **259** di ruolo e **132** avventizi, così suddivisi:

Uffici, **36** agenti di cui **2** distaccati presso altre Amministrazioni;
Ferry-boats (naviganti, operai e manovali), **319** agenti;
Piroscafi da carico, **36** agenti.

Il personale, già addetto ai piroscafi postali, è stato in maggioranza destinato a terra negli impianti ferroviari (**292**) in base alle modalità stabilite col R. decreto-legge 25 novembre 1925, n. 2536, ed in parte esonerato dal servizio a domanda con

Digitized by Google

trattamento di quiescenza, se trovavasi nelle condizioni previste (**56** agenti) o dispensato con indennità per una volta tanto (**12** agenti). Sono stati licenziati, per raggiunti limiti di età o perchè non erano in possesso dei requisiti richiesti, per la sistemazione dell'art. 8 del decreto ricordato di sopra, **41** agenti avventizi.

Il personale degli uffici è risultato ridotto come si è detto sopra, da 91 a **36** agenti, essendo stata la differenza passata ad altri uffici della Rete.

Anche nel personale addetto ai Ferry-boats, si è potuta ottenere una riduzione di **10** agenti pur provvedendo adeguatamente al traffico attraverso lo Stretto di Messina, che ebbe nel 1925-26 un sensibile aumento.

La differenza in più del personale dell' «Adriatico» al 30 giugno 1926 rispetto al 1° luglio 1925 dipende dal fatto che il piroscafo a quest'ultima data si trovava in disarmo perchè in vendita; non avendo questa avuto più luogo venne riarmato e destinato al trasporto di carbone da Rotterdam per conto delle ferrovie dello Stato.

40. **Introiti delle linee postali.** — *Prodotti.* — I prodotti delle tre linee postali giornaliere furono complessivamente di lire **10.445.636,15** così ripartite:

Viaggiatori e bagagli	lire	**7.741.655,35**
Merci	»	**1.763.685,60**
Bestiame	»	**237.311,65**
Noli marittimi	»	**702.983.55**

con un maggiore introito, in rapporto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, di circa lire **2.500.000**

Sovvenzione del Tesoro. — Negli introiti, oltre di quelli sopra cennati, figurano lire **1.350.000** a titolo di sovvenzione corrisposta dal Tesoro, per il semestre di esercizio, quale corrispettivo per il servizio postale, già previsto dalla legge 5 aprile 1908, n. 111, che approvava le convenzioni per i servizi postali e commerciali.

41. **Spese per le linee postali.** — *Spese di personale.* — Le spese di personale ammontarono a lire **4.088.003,50** complessivamente (lire **796.784,46** per il personale degli uffici e lire **3.291.219,04** per il personale navigante). In dette spese, oltre le normali, sono comprese quelle per il personale navigante rimasto in attesa di destinazione nei mesi di gennaio e febbraio ed in parte in marzo ed aprile.

Fra le spese di personale degli uffici sono comprese anche circa lire **215.000** per i **20** agenti distaccati presso altre Amministrazioni dello Stato.

Le spese generali attinenti al personale ammontarono a lire 867.130,15.

Digitized by Google

Noleggi. — Per noleggi si sono spese lire **4.229.596,88.** Si è avuto un risparmio di circa lire **1.200.000** rispetto all'esercizio precedente perchè, essendosi dimostrati sufficienti quattro piroscafi per far fronte ai bisogni del traffico della linea Napoli-Palermo con prolungamento a Tunisi, il 30 giugno 1925 fu restituito il piroscafo « Itala » alla Società armatrice, in quanto, detta unità, era quella che importava un maggiore onere alla nostra Amministrazione.

Rinnovo naviglio. — La relativa quota per questo periodo è stata ridotta alla metà e pertanto si è portata in bilancio la somma di lire **288.000** che, è bene tener presente, dovrebbe essere ridotta proporzionalmente alle quattro unità affondate.

Interessi ed ammortamenti. — La quota degli interessi ed ammortamenti dovuta al Tesoro, stabilita in base agli art. 2 e 20 della legge 5 aprile 1906 , n. 111, per le linee postali è di lire **1.158.440,95.**

Tale accantonamento è quello dovuto per un esercizio intero con una differenza di circa un migliaio di lire in meno in relazione al 1924-25. Anche per questo conto si fa presente che la quota suddetta dovrebbe essere ridotta della quota di interessi ed ammortamenti corrispondente al capitale dei quattro piroscafi affondati dal nemico.

Concludendo, le risultanze dell'esercizio 1925-26 per le linee postali, compresa la sovvenzione, danno complessivamente una entrata di lire **11.795.636,15** con una spesa di lire **19.636.050,16** cioè una differenza passiva di lire **7.839.414,01**

42. **Introiti e spese dello Stretto di Messina.** — *Prodotti.* — I prodotti furono complessivamente di lire **10.541.002,80** così ripartiti :

Viaggiatori	lire	**1.835.930,18**
Bagagli	»	**112.996,27**
Merci a grande velocità.....	»	**3.055.092,83**
Merci a piccola velocità.....	»	**5.536.983,52**

Facendo il confronto con i risultati dell'esercizio 1924-25, in cui i prodotti ammontarono a lire 8.981.271,83, appare un maggiore introito di lire 1.559.730,97 dovuto al miglioramento del traffico del trasporto merci a grande e piccola velocità.

Spese. — Le spese ammontarono in totale a lire **9.694.051,50** (delle quali **3.352.000** di combustibile) di fronte a lire 9.352.202,92 dell'esercizio 1924-25.

L'aumento deriva principalmente dalla applicazione del R. decreto dell'8 luglio 1925, n. 1302, relativo al trattamento del personale. Per il servizio dello Stretto di Messina si è avuto perciò un avanzo di lire 846.951 in confronto del disavanzo di lire 370.931, dell'esercizio precedente.

Digitized by Google

43. **Gestione piroscafo « Adriatico »**. — La gestione del piroscafo « Adriatico » anche in questo esercizio si è chiusa con un avanzo di lire 108.922,19 poichè di fronte ad una spesa complessiva di lire **1.507.306,05** si è avuto un introito di lire **1.616.228,24.**

Detto piroscafo, disarmato perchè messo in vendita, riprese il mare il 14 agosto 1925 per effettuare alcuni viaggi per il trasporto di materiale rotabile, traverse ed altro, in Sardegna, per conto dell'Amministrazione ferroviaria. Eseguì, a tale scopo, 11 viaggi a rimborso di spese, trasportando complessivamente 298 veicoli e 4.351 traverse, dal Continente per la Sardegna, e 4 locomotive per 1 tender demolendi dalla Sardegna al Continente.

Il 27 gennaio 1926 fu rimesso in vendita, e perciò nuovamente disarmato fino al 22 febbraio successivo, col quale giorno iniziò nuovi viaggi per il trasporto di carbone, sempre per conto dell'Amministrazione.

Dal 22 febbraio al 28 giugno effettuò tre viaggi da Messina per Rotterdam.

UFFICIO MOBILITAZIONE.

44. **Organizzazione dell'Ufficio mobilitazione**. — L'Ufficio di mobilitazione, istituito presso il Ministero delle Comunicazioni, in applicazione della legge 8 giugno 1925, n. 969, la quale tende alla organizzazione della Nazione in guerra, ha iniziato le sue attività nello scorso anno venendo poi ufficialmente costituito nel gennaio 1926. Esso comprende 2 Sezioni al centro e 14 Reparti compartimentali di mobilitazione. La 1ª Sezione si occupa della indisponibilità degli ufficiali e del personale dei servizi delle ferrovie dello Stato, la 2ª delle questioni riguardanti il personale post-telegrafonico e della marina mercantile.

Per quanto riguarda le ferrovie dello Stato l'attività dell'Ufficio mobilitazione è stata rivolta, durante l'esercizio 1925-26, principalmente all'organizzazione e sistemazione delle due sezioni al centro ed alla istituzione degli uffici dei Reparti Compartimentali di mobilitazione. Questi ultimi sono già stati istituiti presso i Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Trieste, Genova, Roma, Reggio Calabria e Palermo, e sono in corso le pratiche per l'istituzione degli altri Reparti nei rimanenti Compartimenti.

L'Ufficio mobilitazione iniziando poi il suo complesso lavoro ha provveduto, durante l'esercizio 1925-26, allo studio ed alla risoluzione di importanti problemi relativi alla mobilitazione del personale delle ferrovie dello Stato ed ai suoi rapporti col Ministero della Guerra, concretando vari provvedimenti fra i quali si citano qui appresso i più importanti:

annullamento dei mod. 5 per gli agenti che hanno superato il 39° anno di età;

Digitized by Google

consegna agli interessati dei fogli di congedo assoluto (5.000 agenti);

smistamento dei mod. 5 di circa 50.000 agenti per la consegna ai singoli Reparti compartimentali;

concessione di circa 13.000 mod. 5 agli agenti ferroviari dei vari Compartimenti;

esame di ogni singola posizione degli agenti rivestiti del grado di ufficiale aventi o no titolo alla indisponibilità (3.565 agenti);

accertamento del numero esatto degli ufficiali in congedo *indisponibili* in numero di 1.698 e *disponibili* in numero di 1.867 agenti;

dispensa dalla chiamata alle armi di circa 5.000 ferrovieri provenienti dalla R. marina;

esplicazione delle pratiche per la dispensa degli agenti ferroviari provenienti dall'esercito austro-ungarico.

DOPOLAVORO FERROVIARIO.

45. **Costituzione ed organizzazione del Dopolavoro.** — L'Ufficio centrale del Dopolavoro ferroviario, costituito in base al R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, iniziava la sua attività con un lavoro preparatorio inteso principalmente a prendere accordi coll'Opera nazionale Dopolavoro, fare un censimento delle istituzioni che già esistevano fra il personale ferroviario, elaborare un dettagliato programma delle modalità d'organizzazione dell'Ufficio e dell'azione da svolgere, illustrando con circolari e con pubblicazioni sui giornali le finalità che il Dopolavoro stesso si proponeva di raggiungere.

Intanto fu costituita la Commissione centrale di cui è cenno all'art. 3 del R. decreto-legge ricordato sopra, la quale ha il còmpito di determinare le forme più opportune di applicazione del Dopolavoro ferroviario, tracciando le direttive all'opera dell'Ufficio centrale e verificando l'effettiva attuazione delle direttive stesse.

Con la prima riunione di detta Commissione, avvenuta il 21 gennaio 1926, si può dire iniziato il periodo dell'attività vera e propria dell'Ufficio centrale del Dopolavoro, attività che è sviluppata nel modo e nelle forme qui appresso indicate.

Anzitutto fu determinato l'ordinamento dell'Ufficio centrale e furono costituite le Commissioni compartimentali del Dopolavoro ferroviario. Stabilite le modalità pel tesseramento del personale, fu iniziata la propaganda per la raccolta delle adesioni che ascesero a 139.645, e furono quindi distribuite le tessere e i distintivi per l'anno 1926. Fu elaborato lo Statuto-tipo per le istituzioni, il quale

Digitized by Google

stabilisce che, oltre agli agenti ed ai medici di riparto, possono appartenere al Dopolavoro ferroviario, come soci aggregati, anche gli agenti pensionati ed i figli degli agenti fino all'età di anni 21.

46. **Propaganda.** — Nel campo della propaganda, fu dato corso alla pubblicazione del Bollettino mensile in forma di giornale in 6 od 8 pagine, stabilendone la gratuita distribuzione a tutto il personale. Il primo numero è uscito il 31 gennaio.

L'Ufficio centrale ha iniziato inoltre la stampa di volumetti che illustrano le maniere più acconce per attuare le iniziative del Dopolavoro. Il primo di questi volumetti riguarda le biblioteche circolanti, il secondo, di pubblicazione imminente, riguarda l'attività del Dopolavoro nel campo agrario.

47. **Dopolavoro agrario.** — Nel campo agrario, che fu particolarmente segnalato a S. E. il Ministro delle Comunicazioni da S. A. R. il Duca d'Aosta, il Dopolavoro partecipò al concorso per l'abbellimento delle stazioni indetto per l'anno 1926, con un premio di lire 10.000.

Alla propaganda agraria è stata riservata una parte del giornale, il che ha determinato sia varie iniziative agrarie nell'ambito dei vari Dopolavoro già costituiti, sia la costituzione di veri e propri Dopolavoro agrari, come è avvenuto a Rimini fra il personale di quelle Officine locomotive, il quale si è riunito allo scopo di coltivare e di porre in valore un'area di circa mq. 11.000 adiacente alle officine,

L'Ufficio centrale intende però di attuare un programma organico di Dopolavoro agrario, promuovendo lo sviluppo della pollicoltura, della coniglicoltura e dell'apicoltura, secondo un piano di azione opportunamente studiato.

48. **Dopolavoro domestico igienico ed assistenziale.** — Per quanto riguarda il campo domestico, igienico ed assistenziale, si è fatto luogo al riconoscimento delle istituzioni mutue sanitarie di Verona, Pistoia e Trieste. Sono stati riconosciuti o promossi i refettori del Deposito locomotive dello Sperone a Napoli, e quelli delle Officine di Firenze, delle Officine di Bologna, delle Officine di Foligno, e costituita una Sezione Dopolavoro nella Cooperativa di consumo di Falconara.

L'Ufficio centrale ha distribuito agli agenti 40.000 copie del Calendario sociale di Padre Semeria. Allo scopo poi di incitare gli agenti che abitano nelle case economiche dei ferrovieri alla buona tenuta della casa, sono stati stabiliti e distribuiti « premi del Dopolavoro » dell'importo complessivo di lire 12.500 per gli inquilini delle case meglio tenute.

Digitized by Google

A cura degli Uffici sanitari vengono impartite agli agenti istruzioni di igiene e di pronto soccorso e vengono anche pubblicati nel Bollettino articoli di igiene e di profilassi contro le malattie.

49. **Dopolavoro educativo e culturale.** — Nel campo educativo e culturale l'Ufficio centrale applicando le direttive fissate dalla Commissione centrale, ha procurato di dare uno speciale impulso alla istruzione professionale opportunamente coadiuvato dalle Superiorità locali, le quali hanno avuto l'incarico di scegliere gli istruttori, seguire i corsi, proporre compensi e premi.

Si sono così venute costituendo delle vere e proprie scuole; ed oggi si contano ben 90 corsi dove, accanto alle materie strettamente professionali, se ne insegnano anche altre che elevano il grado culturale della classe.

Sono poi sorte in varie località iniziative speciali, costituite fuori dell'Amministrazione, diretta emanazione di attività dei Dopolavoro per corsi di stenografia, di lingue estere, elettrotecnica, telegrafia e telefonia, ecc.

Sono emanazioni del Dopolavoro ferroviario anche le scuole professionali di Torino, Genova, Bologna e Macomer, le biblioteche circolanti di Lecco e di Pola.

A Bologna, il Dopolavoro culturale, frequentato da circa 500 allievi, si è organizzato completamente, pubblicando dispense in litografia e distribuendo diplomi ed attestati di benemerenza ad alunni e ad insegnanti.

I corsi di istruzione vengono anche completati da gite a scopo culturale svoltesi spesso con ampio concorso di agenti. Fra queste si citano le gite all'estero promosse da un gruppo di agenti di Milano, quelle fatte ad iniziativa dei Dopolavoro di Bologna, Firenze, Roma, Napoli e località minori.

L'Ufficio centrale si è anche occupato dell'istituzione delle biblioteche circolanti, e, con il programma di concorrere direttamente alla istituzione di biblioteche in tutte le sedi di Compartimento, ha stabilito di costituirne intanto una a Roma, stanziando i relativi fondi.

Sono state poi distribuite gratuitamente a scopo educativo e patriottico, alcune pubblicazioni fra cui l'« Albo d'Onore dei ferrovieri caduti in guerra », il volume « Dux » di Margherita Sarfatti e quello « Medaglie d'Oro » edito dal Gruppo Medaglie d'Oro di Torino.

La Sezione educativa e culturale del Dopolavoro ha inoltre rivolto speciali cure all'acquisto di apparecchi cinematografici e radiofonici, per impiantarli o farli circolare nei diversi centri del Dopolavoro ed anche nelle piccole stazioni isolate.

Per quanto riguarda le applicazioni del cinematografo, merita speciale menzione l'iniziativa già in corso di attuazione, di una grandiosa film che illustrerà i varii aspetti dell'esercizio delle ferrovie dello Stato. Questa film viene eseguita

Digitized by Google

gratuitamente dall'Istituto Nazionale L. U. C. E. e ne verranno poi ricavate varie parti staccate per ogni specialità di servizio.

50. — **Dopolavoro ricreativo e sportivo.** — La forma di Dopolavoro prediletta dalla massa ferroviaria e nella quale esplica la sua attività la maggior parte delle istituzioni che son sorte, è quella del Dopolavoro ricreativo e sportivo.

Le istituzioni che hanno prevalentemente tale forma e che sono state riconosciute a tutto il 30 giugno 1926, sono in tutte 125, le quali, insieme con quelle indicate in precedenza, costituiscono i quadri del Dopolavoro ferroviario, che raccolgono finora circa 50.000 agenti.

Sempre nel campo del Dopolavoro ricreativo e sportivo, si crede opportuno segnalare il riconoscimento e sovvenzionamento di varie bande musicali, fra cui quelle della V Legione Milizia ferroviaria di Trieste, della XII Legione di Reggio C. della XIII Legione di Palermo e dei corpi musicali dei ferrovieri di Bologna, Firenze e Sampierdarena.

51. **Proventi e spese del Dopolavoro.** — I proventi del Dopolavoro ferroviario, nell'esercizio 1925-26, ammontarono a circa 3 milioni, come è specificato qui appresso :

a) contributo fisso dell'Amministrazione	L.	**800.000 —**
b) contributo variabile dell'Amministrazione, in ragione di lire 10 per ogni agente aderente.	»	**1.396.450 —**
c) somme rilasciate dagli aderenti per pagamento tessera e distintivo	»	**698.225 —**
d) proventi vari	»	**7.254,40**
Totale	L.	**2.901.929,40**

Le spese effettivamente sostenute durante l'esercizio, ammontarono a lire **1.286.259,70**, ma a queste occorrerebbe aggiungere altre erogazioni che, pur autorizzate dalla Commissione centrale, non ebbero tuttavia corso dentro l'esercizio. Tenuto conto pertanto di ciò e del fatto che l'attività del Dopolavoro ferroviario è ancora in corso di sviluppo, non si hanno finora tutti gli elementi per una giusta valutazione della situazione finanziaria della Istituzione.

Digitized by Google

SERVIZI CONTABILI, FINANZIARI E DI RISCONTRO.

52. **Servizi contabili e finanziari.** — Nell'esercizio 1925-26 furono emessi **220.704** documenti di entrata e di spesa contro 209.782, nel 1924-25, con un aumento di 11.000 circa dovuto principalmente allo sviluppo della gestione dei distributori viveri e alle nuove disposizioni adottate dal Servizio Approvvigionamenti in tema di pagamenti di forniture inerenti alla gestione di magazzino, pagamenti per i quali ora si procede alla emissione dei relativi mandati per ogni singola fattura anzichè attendere a raggruppare le fatture stesse, e ciò per beneficiare dello sconto previsto da gran parte dei nuovi contratti.

Le entrate e le uscite di cassa furono rispettivamente di lire **10.789.635.404,51** e lire **10.798.083.092,54** con un aumento, in confronto del passato esercizio, di circa 2 miliardi che ha essenzialmente la sua causa nell'incremento dei prodotti e dei versamenti e nel conseguente più largo movimento di fondi dalle casse periferiche alla Cassa di Roma.

Tanto i servizi finanziari quanto quelli contabili si sono svolti con la dovuta regolarità.

Il Servizio Ragioneria, oltre che provvedere al suo organico mandato di riscontro, di vigilanza e di riepilogazione delle contabilità, non ha cessato di ottenere un sempre maggiore perfezionamento dei congegni contabili insieme alla loro maggiore semplicità. Si può, fra l'altro, ricordare la riforma concretata nei riflessi della contabilità della gestione delle Case Economiche, con la quale gli uffici interessati sono messi in grado di seguire e controllare, con la massima speditezza, le risultanze di questa gestione per la parte rispettivamente amministrata. In parallelo allo sviluppo che via via è venuto assumendo la gestione dei distributori viveri si sono studiati e concretati anche per essa, sistemi di riscontro improntati alla massima semplicità.

Nel corso dell'anno il Servizio Ragioneria ha continuato ad esercitare la sua vigilanza sullo svolgimento della contabilità dei Servizi accertandone la regolarità; e nello stesso tempo i suoi uffici distaccati hanno provveduto, nella loro competenza ed in conformità alle disposizioni in vigore, a svolgere con continuità ed efficacia i diversi lavori esecutivi e di controllo ad essi affidati.

L'azione di controllo in applicazione del punto 5° dell'Ordine Generale n. 4.-1923, demandata ai Corpi Ispettivi di Ragioneria, è stata esercitata con profitto

Digitized by Google

sugli uffici contabili, sui consegnatari di fondi, sui gestori di materie e consegnatari di entità patrimoniali, tanto che dai buoni risultati ottenuti durante l'esercizio in esame, si può affermare che i Corpi Ispettivi, nel terzo anno dalla loro istituzione, hanno validamente contribuito al raggiungimento della regolare compilazione degli elaborati contabili ed alla regolarità delle gestioni, delle scorte e dei valori.

Particolare sviluppo ha poi assunto l'azione dei predetti Corpi Ispettivi pei continui riscontri contabili presso i Magazzini e Distributori della « Gestione speciale viveri ».

53. **Riscontro della Corte dei Conti.** — Durante l'esercizio 1925-26 la Corte dichiarò nella adunanza del 23 aprile 1926 la parificazione dell'esercizio 1923-24, mentre ha contemporaneamente provveduto ad intensificare le analoghe operazioni riflettenti il 1924-25.

La predetta parificazione è stata data dalla Corte senza riserva alcuna, e ciò prova la regolarità posta dall'Amministrazione ferroviaria nel versamento progressivo degli elaborati contabili, messa anzi in rilievo dalla Corte stessa nella propria relazione annuale.

Nell'esame delle contabilità dell'anno finanziario 1923-24 la Corte ebbe ad emettere complessivamente su **243.469** documenti, **434** rilievi, cifra inferiore a quella del precedente esercizio 1922-23, ciò che dà buon affidamento per l'avvenire.

Una buona parte delle osservazioni riguarda richieste per insufficiente documentazione alle quali si è sempre sollecitamente provveduto producendo tutti gli allegati necessari in originale o per duplicato.

Per quanto riguarda i rilievi riflettenti errore d'imputazione di conti, l'Amministrazione non ha mancato di richiamare gli uffici responsabili per una migliore diligenza nell'emissione dei documenti contabili provvedendo in pari tempo alla loro postuma sistemazione in quanto richiesto dalla loro natura ed influenza sui risultati del bilancio ed impartendo le necessarie disposizioni di carattere generale quando del caso.

Durante l'esercizio 1925-26 furono rimessi alla Corte **14.214** contratti e precisamente **9.648** attivi e **4.566** passivi, sui quali la Corte, complessivamente emise **106** rilievi, cifra anche questa inferiore a quella dell'esercizio 1924-25.

In tema di giurisdizione contenziosa la Corte emise nell'anno le sentenze di discarico di 7 cassieri per la gestione 1922-23, mentre l'Amministrazione inviava alla Corte per l'analogo esame i conti riflettenti l'esercizio 1923-24.

Digitized by Google

54. **Controllo prodotti.** — Nell'esercizio 1925-26 vi è stato un movimento di **113.570.430** viaggiatori, in confronto di 102.608.401 avvenuto nell'esercizio precedente con una eccedenza di 10.962.029 (1).

Il servizio internazionale ha dato un movimento di **1.627.775** viaggiatori.

Si effettuarono **28.149.003** spedizioni di bagagli e di merci, contro 28.299.531 dell'anno precedente con una differenza in meno sull'esercizio passato di 150.528.

Sui trasporti merci furono gravate di assegno **647.411** spedizioni per l'ammontare di lire **271.925.521** mentre nell'esercizio precedente gli assegni emessi furono 706.845 per complessive lire 281.005.115 con una differenza in meno di 59.434 trasporti e lire 9.079.594.

Le spese anticipate ai mittenti delle spedizioni e le spese doganali gravate sui trasporti raggiunsero complessivamente lire **433.930.362,97** in confronto a quelle dell'esercizio precedente che ammontarono a lire 319.090.343,21 con una differenza in più di lire 114.840.019,76.

I reclami per eccedenza di tassa definiti dai controlli furono **88.139** interessanti **201.705** trasporti, e quelli trattati direttamente dalle stazioni **128.489** e cioè in complesso **216.628** in confronto a 178.090 definiti nell'esercizio precedente.

L'ammontare complessivo dei rimborsi effettuati fu di lire **18.743.375,61** in confronto a quello di lire 14.474.661,78 dell'esercizio scorso.

Gli uffici di controllo, in seguito alla revisione delle tasse di trasporto applicate dalle stazioni, emisero a carico del pubblico **486.650** rilievi per minori esazioni per un importo complessivo, dedotti gli abbuoni, di lire **23.111.836,69** in confronto a 398.826 per lire 13.731.984,45 dell'esercizio 1924-25; furono anche emessi a debito delle Amministrazioni corrispondenti italiane ed estere **49.811** rilievi a debito per lire **2.959.436,75** in confronto a 66.407 per lire 3.070.429,40.

I controlli medesimi emisero anche **28.615** avvisi di eccedenza di tasse per lire **1.535.994,15** in confronto a 39.462 per lire 1.117.576,28 dell'esercizio precedente.

Durante l'esercizio 1925-26 si eseguirono nelle stazioni e nelle agenzie **4.720** verifiche contabili in confronto a 4.928 del precedente esercizio.

55. **Operazioni per conto di terzi.** — L'ammontare delle operazioni in conto « assegni » si aggira sulla cifra del precedente esercizio.

Nei rapporti con gli altri Dicasteri le pratiche attivamente condotte per addivenire alla chiusura di alcuni fra i più importanti conti correnti, aperti nel periodo

(1) Il 50 % di tale maggior movimento, come è stato già detto al Capo VI va attribuito al traffico verificatosi sulla metropolitana Napoli-Pozzuoli inquantochè dal 20 settembre 1925, giorno della sua apertura al pubblico esercizio, al 30 giugno 1926 è stato riscontrato un movimento di 5.610.000 viaggiatori.

Digitized by Google

della guerra, sono giunte alla loro definizione e così il conto col Ministero della Guerra, con tutte le prestazioni e lavori resi dall'Amministrazione ferroviaria dal 1915 in poi in dipendenza della guerra per l'importo di diversi miliardi, ha avuta la sua regolare liquidazione.

Analogamente dicasi della chiusura del conto con l'ex Direzione del traffico marittimo la cui sistemazione iniziata lo scorso anno, è stata nel 1925-26 definitivamente completata.

L'incarico che, in base al R. decreto 7 marzo 1926, n. 589, è stato demandato all'Azienda ferroviaria di provvedere agli acquisti dei materiali di ogni genere occorrenti all'esercizio dei servizi postali e telegrafici e dei servizi dell'Azienda telefonica, ha portato la necessità della istituzione di un nuovo conto fra le due Amministrazioni il quale, data l'entità del fabbisogno di quei servizi, è destinato ad assumere una notevole importanza. Nell'esercizio decorso si è pertanto provveduto a disciplinare nel modo più semplice il funzionamento del conto anzidetto.

Anche il R. decreto-legge 7 agosto 1925, n. 1574, che ha trasferito all'Amministrazione ferroviaria l'incarico di cui era prima investito il Genio Civile, per la costruzione, adattamento o restauro degli edifici postali e telegrafici, ha creato una nuova serie di rapporti finanziari fra le due Amministrazioni ed anche per essi nel corso dell'esercizio si è provveduto a stabilire, d'accordo, l'opportuna disciplina per il loro più semplice e regolare svolgimento.

GESTIONI SPECIALI.

56. **Pensioni e sussidi.** — I risultati finanziari della gestione del fondo pensioni e sussidi, si riassumono come segue :

Entrate	lire	**470.263.436,09**
di cui : lire **93.105.636,92** per ritenute al personale ; lire **334.390.239,06** per contributo dell'Amministrazione giusta il R. decreto 23 marzo 1924, n. 498 ; lire **40.236.298,19** per interessi del patrimonio del fondo pensioni ; lire **968.666,45** per entrate diverse ; lire **393.326,18** per utili realizzati dalla Cassa Depositi e Prestiti sulla gestione titoli ; lire **175.445,77** per contributo delle altre Amministrazioni in rapporto agli assegni del personale ; lire **993.823,52** per riconoscimenti e riscatti.		
Spese	»	**430.263.436,09**
di cui : lire **316.770.376,98** per pensioni, compresi gli aumenti concessi col R. decreto-legge 31 marzo 1925, n. 486 ; lire **112.597.186,90** per assegni di caroviveri ; lire **895.872,21** per sussidi con un avanzo di	lire	**40.000.000,—**

Digitized by Google

La consistenza del Fondo che, al 30 giugno 1925, era di	lire	934.597.606,34
oltre dell'importo del suddetto avanzo di	»	40.000.000,—
è aumentata nell'esercizio 1925-26 anche della somma di	»	1.214.027,05
rappresentante la parte dell'importo di lire 2.613.743,89 accennato nella Relazione dello scorso anno (pag. 168) che in seguito all'avvenuta definizione delle pratiche corse con la Cassa Depositi e Prestiti è risultata dovuta al Fondo Pensioni e Sussidi; donde l'ammontare della consistenza patrimoniale del Fondo stesso, compresa quella del Fondo speciale, era al 30 giugno 1926 di	lire	**975.811.633,39** (1)

L'importo delle ritenute al personale ammontante a 93 milioni costituisce il gettito normale delle ritenute stesse e corrisponde alle previsioni fatte nella relazione precedente.

La situazione, al 30 giugno 1926, delle iscrizioni delle pensioni, dei sussidi continuativi ed aumenti ai vecchi pensionati, era la seguente:

Pensioni e sussidi continuativi n. **78.265** per l'importo di.....	lire	**263.402.712,82**
Aumenti R. decreto n. 486-1925	»	**41.203.131,—**
Totale...	lire	**304.605.843,82**

In tali cifre sono incluse, nel numero di **272** e per l'importo di lire **1.230.170**, le pensioni a favore di agenti provenienti dalle ex gestioni austriache, che al 30 giugno 1926 si trovavano ad essere già riformate colle norme del R. decreto-legge 23 maggio 1924, n. 995, e a pagamento come tali. Come è noto, per il R. decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 1972, tali pensioni vengono liquidate provvisoriamente dalle ferrovie dello Stato a proprio intero carico, ma in seguito a liquidazione definitiva spettante alla Corte dei Conti saranno ripartite col Tesoro. Per tale titolo avranno quindi luogo ricuperi in esercizi successivi.

Gli aumenti ai vecchi pensionati di cui al R. decreto-legge 31 marzo 1925, n. 486, hanno avuto nell'esercizio completa efficienza, e poichè l'iscrizione è dimi-

(1) Delle quali lire 975.651.518,59 riguardano il Fondo Pensioni e Sussidi, e lire 160.114,80 il Fondo speciale per lasciti e donazioni (Donazione Pisa: lire 5.661,05; Donazione Brambilla-Bastogi: lire 29.000 e Fondo Umberto e Margherita: lire 125.453,75).

Digitized by Google

nuita, per le naturali eliminazioni, da lire 43.218.743 (situazione al 30 giugno 1925) a lire **41.203.131** (situazione al 30 giugno 1926), la spesa consunta per tale titolo può ritenersi pari alla media dei detti due valori, cioè di lire **42.210.802.**

L'importo di lire 316.770.376,98 erogato nell'esercizio per pensioni e aumenti ai vecchi pensionati, depurato del detto importo di lire 42.210.802 e ridotto quindi a lire **274.559.574,98** rappresenta la spesa sostenuta nell'esercizio per pensioni e sussidi continuativi, all'infuori degli assegni di caro-viveri e degli aumenti ai vecchi pensionati.

L'ammontare delle iscrizioni di pure pensioni al 30 giugno 1926 (lire 263.402.712,82) è pressochè uguale a quello che si aveva al 30 giugno 1925 (lire 263.864.807) ciò che è dipeso dalla limitata iscrizione di nuove pensioni, frutto delle anticipazioni di pensionamento avvenute per effetto del decreto n. 143-1923, per cui vi è stata compensazione fra le nuove iscrizioni e le eliminazioni.

Il contributo dell'Amministrazione che in totale è stato di	L.	334.390.239,06
è imputabile al caro-viveri per lire 112.597.168,90 ed agli aumenti ai vecchi pensionati per lire 42.210.802, cioè per complessive	L.	154.807.988,90
riguarda spese che sono a carico dell'Amministrazione ai sensi dell'art. 4 del R. decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498. Resta pertanto la somma di .	L.	**179.582.250,16**

costituente l'integrazione nei riguardi dei soli impegni del fondo pensioni (art. 1 del predetto R. decreto-legge).

57. **Opera di previdenza.** — Importanti modificazioni ed aggiunte sono state apportate alla legge che regola il funzionamento dell'Opera col R. decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1190.

Per esso sono stati estesi alcuni beneficî e sono state create nuove provvidenze, fra cui : il pagamento di un assegno di lire 500 agli orfani all'atto del compimento del 18° anno di età ; l'aumento del 50 % dell'importo degli assegni alimentari ; il ricovero degli orfani, oltrechè in istituti di educazione e di istruzione, anche in luoghi di cura ; il conferimento di borse di studio ad orfani e figli di agenti esonerati ; la concessione di sussidi straordinari a favore di agenti esonerati e di congiunti bisognosi di agenti morti in attività di servizio o dopo l'esonero, anche quando si tratti di agenti esonerati dal servizio anteriormente al 1° luglio 1912, data dalla quale ebbero effetto le disposizioni della legge costitutiva dell'Opera di previdenza.

Digitized by Google

Il decreto di cui sopra ha inoltre stabilito che il contributo dell'Amministrazione ferroviaria all'Opera di previdenza sia, a decorrere dall'esercizio 1926-27, unicamente commisurato al 9 per mille degli stipendi del personale ferroviario, in luogo di essere commisurato, come è stato fino a tutto l'esercizio 1925-26, all'importo, molto superiore, del 6 per mille dei prodotti lordi del traffico.

Durante l'esercizio finanziario 1925-26 l'Opera approvò le seguenti concessioni di diritto:

Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei a famiglie		Assegni vitalizi alimentari		Rimborsi di ritenute			
ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
n.	importo	n.	importo	n.	importo annuo	n.	importo annuo	n.	importo	n.	importo
1.180	3.348.437,02	689	1.415.572,74	561	400.524	32	102.312	145	30.198,16	4	1.167,89

Sulla disponibilità dell'esercizio, fissata nella misura di lire 3.250.000, sono state approvate le seguenti concessioni facoltative:

Ricoveri di orfani in istituti di educazione e di istruzione		Sussidi temporanei ad orfani o figli di agenti esonerati		Assegni alimentari a congiunti bisognosi	
n.	importo presunto in valor capitale	n.	importo in valor capitale	n.	importo in valor capitale
190	3.039.558	6	46.522	62	173.553

È stato inoltre corrisposto, in base all'art. 5 del decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, un contributo di lire 100.000 alla Fondazione Vittorio Emanuele III per colonie marine e climatiche a favore degli orfani e dei figli dei ferrovieri dello Stato.

Sono poi stati approvati n. 173 sussidi straordinari in base allo stesso articolo 5, per un importo di lire 50.000 circa.

I risultati della gestione dell'Opera per l'esercizio 1925-26 si riassumono come segue:

Entrate ..... L. 49.280.836,31

di cui lire 29.251.746,25 per contributo dell'Amministrazione ancora commisurato al 6 ‰ dei prodotti lordi del traffico; lire 12.888.770,23 per contributo del personale; lire 1.835.262,91 per ritenute al personale per assegni giornalieri di malattia e lire 5.305.056,92 per entrate

Digitized by Google

diverse (interessi del patrimonio dell'Opera, utile netto gestione pubblicità nei treni e nelle stazioni, ecc.).
Uscite ..... L. 13.816.154,29

di cui lire 4.664.276,78 per indennità di buonuscita, lire 6.534.973,38 per sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire orfani ; lire 2.160.183,05 per assegni giornalieri di malattia e lire 456.721,08 per erogazioni diverse (assegni alimentari vitalizi, rimborsi ritenute, ecc.) donde un avanzo di ..... » 35.464.682,02

di cui lire 14.651.911,46 sono state versate all'Amministrazione ferroviaria a saldo del debito con essa contratto per far fronte al disavanzo complessivo del triennio 1921-22; 1922-23 e 1923-24 per le buonuscite relative alle dispense straordinarie dal servizio, mentre il residuo importo di lire 20.812.770,56 viene portato in aumento del patrimonio dell'Opera. Questo, che prima di tale liquidazione ammontava a lire 49.881.313,09, viene così portato al 30 giugno 1926 alla somma di.... » 70.694.083,65

costituita come segue :

a) Fondo esistente presso la Cassa Depositi e Prestiti » 60.865.827,09

b) Somma da versare alla Cassa Depositi e Prestiti dall'Amministrazione ferroviaria..... » 9.828.256,56

Assegni di malattia. — Fra i servizi dell'Opera di previdenza va ricordato in modo speciale quello degli assegni di malattia, istituito col R. decreto-legge 23 marzo 1924, n. 499 Le spese per tali assegni debbono essere coperte da speciali ritenute agli agenti : ritenute la cui misura mensile, già stabilita fino al 31 dicembre 1925 in ragione di due decimi della giornata di assegno, è stata raddoppiata dal 1° gennaio 1926.

Nell'intiero esercizio le spese per gli assegni sono ammontate, come già si è visto, a lire 2.160.183,05 e le entrate a lire 1.835.262,91. Ma considerando separatamente i due semestri nel primo si hanno lire 1.098.695,17 di spese contro lire 614.836,30 di entrate, mentre nel secondo, per effetto dell'aumento delle ritenute, si hanno lire 1.061.487,88 di spese contro lire 1.220.426,61 di entrate.

A partire dall'esercizio 1926-27, che si svolgerà in condizioni analoghe a quelle del secondo semestre 1925-26, si avranno avanzi annui di gestione, che andranno a pareggio del *deficit* verificatosi nei primi esercizi dalla istituzione del servizio. A pareggio raggiunto potrà procedersi a una revisione, in diminuzione, delle ritenute.

Digitized by Google

Fondo per gli orfani del terremoto del 1908. — Il Fondo costituito a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 28 dicembre 1908, che, a norma dell'art. 6 della legge 19 giugno 1913, n. 641, viene pure amministrato dall'Opera, è disceso, da lire 232 095,58 a lire 133.004,38 per effetto dei maggiori pagamenti eseguiti in confronto agli interessi maturati ed alle entrate diverse. Gli orfani di cui si tratta che non hanno compiuto il 21° anno di età, erano, al 30 giugno 1926, in numero di 34 dei quali 10 di età inferiore ai 18 anni.

Erogazione dell'avanzo dei fondi raccolti per le onoranze ai ferrovieri caduti in guerra. — Altro incarico che si è assunto l'Opera di previdenza è quello della erogazione del capitale di lire 35.000 nominali, messo a disposizione dal Comitato per le onoranze ai ferrovieri dello Stato caduti in guerra. D'accordo col predetto Comitato, fu stabilito di erogare detto capitale mediante assegni di lire 500, da sorteggiarsi per diversi esercizi fra gli orfani di ferrovieri dello Stato morti in guerra o per causa della guerra che abbiano compiuto 18 anni entro l'esercizio in cui cade l'estrazione. Il numero totale degli assegni da sorteggiarsi, ripartito anno per anno in proporzione del numero dei concorrenti, è stato fissato in modo che il capitale coi relativi interessi resti esaurito nel 1937, cioè quando tutti i detti orfani avranno compiuto i 18 anni

Le estrazioni avvengono al 24 giugno di ogni anno (anniversario dell'inaugurazione del monumento), e su 94 assegni da sorteggiarsi in tutto, ne sono già stati sorteggiati 2 nel 1925 e 4 nel 1926.

Si è ritenuto di far parola di questa speciale provvidenza perchè essa ha costituito lo spunto della nuova disposizione introdotta nella costituzione dell'Opera, secondo cui, a decorrere dal 1° gennaio 1926, i sussidi temporanei agli orfani vengono sempre integrati da un assegno finale di lire 500.

58. **Fondazione Elena di Savoia.** — La Fondazione Elena di Savoia fu costituita in Ente morale col decreto luog. del 3 luglio 1919, n. 1439, ed ha per iscopo principale la concessione di borse di studio ai figli d'ambo i sessi di agenti stabili, in prova, od avventizi delle ferrovie dello Stato o delle ferrovie concesse all'industria privata, i quali, a partire dal 24 maggio 1915 e per la durata della guerra, siano morti, dispersi in mare, o resi invalidi in servizio militare o ferroviario.

Essa provvede inoltre al ricovero temporaneo o permanente di figli d'ambo i sessi degli agenti di cui sopra, in speciali ed adatti luoghi di cura quando siano affetti da gravi malattie costituzionali.

Il patrimonio iniziale, ammontante a lire 3.434.125, fu costituito col provento di una lotteria nazionale organizzata a Roma sul finire del 1918.

Digitized by Google

La concessione delle borse di studio, iniziatasi ai primi dell'anno 1920, è andata man mano aumentando di numero via via che si diffondeva la conoscenza del nuovo Ente e le famiglie potevano apprezzare l'importanza dei beneficî accordati.

Negli anni scolastici dal 1919-20 al 1924-25 sono state accordate n. 3.258 borse di studio per lire 1.950.990; nel decorso anno scolastico 1925-26 sono state concesse n. 701 borse per complessive lire 481.420.

Fortunatamente pochi sono stati i fanciulli bisognosi del ricovero in luoghi di cura: dei 10 che lo hanno ottenuto soltanto 5 sono tuttora ricoverati. La spesa sostenuta in dipendenza di tali ricoveri ammonta complessivamente a lire 68.525,25.

Il patrimonio della fondazione, destinato ad esaurirsi col compimento degli scopi per i quali essa fu istituita, ammontava al 30 giugno 1926 alla somma di lire 2.490.350,43.

59. **Fondazione Vittorio Emanuele III.** — Col R. decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 186, convertito nella legge 25 giugno 1926, n. 1189, è stata istituita la « Fondazione Vittorio Emanuele III » per colonie marine e climatiche in pro degli orfani e dei figli dei ferrovieri dello Stato.

Il patrimonio della Fondazione è costituito dal ricavato della sottoscrizione indetta in seno al personale ferroviario in occasione dell'omaggio reso al Sovrano nella ricorrenza del compimento del 25° anno di regno, sottoscrizione che rese circa 600.000 lire, e dalle donazioni che pervengano sotto forma di titoli di rendita o siano di importo singolo non inferiore a lire 10.000.

Annualmente sono assegnati alla Fondazione due importanti contributi, uno di lire 100.000 per parte dell'Amministrazione ferroviaria e uno non inferiore a lire 100.000 per parte dell'Opera di previdenza a favore del personale, i quali, aggiunti agli interessi del patrimonio ed ai lasciti e donazioni di importo inferiore a lire 10.000, formano la somma disponibile per ogni anno finanziario per il funzionamento delle colonie climatiche.

La Fondazione è amministrata dal Comitato dell'Opera di previdenza a favore del personale ferroviario. La Fondazione, pure iniziando la sua attività coll'estate del 1926 e quindi nell'esercizio 1926-27, ha però già ricevuto tanto dall'Amministrazione quanto dall'Opera di previdenza, i contributi relativi all'esercizio 1925-26, giusta l'art. 10 del decreto.

60. **Mutui al personale.** — Nell'anno finanziario 1925-26 i mutui o prestiti concessi al personale contro cessione dello stipendio, sia dagli Istituti di credito e di pre-

Digitized by Google

videnza autorizzati dall'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, sia dall'Amministrazione coi capitali del fondo pensioni di cui all'art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, furono complessivamente **21.024**, con una diminuzione di 377 in confronto dell'anno precedente, nel quale difatti si ebbe un totale di 21.401 operazioni.

Le cessioni contratte con gli Istituti di credito su nominati, che nello scorso anno furono 6.787, sono aumentate quest'anno a **8.300**; delle quali **2.579** contratte con la Cassa Nazionale dei ferrovieri di Bologna al tasso del 6 %; **2.382** con la Cassa di Risparmio delle provincie lombarde al tasso del 5,50 %; **706** con la Cassa di Risparmio di Bologna al tasso del 7 %; **583** con la Cassa di Risparmio di Torino al tasso del 6 %; **317** con la Cassa Centrale di DD. RR. di Firenze al tasso del 7.50 %; **301** con la Banca Popolare Cooperativa di Acerra al tasso dell'8,50 %; e le rimanenti **1.432** con altri Istituti di credito minori ad un tasso variabile dal 6 al 9 %.

I mutui concessi dall'Amministrazione sul fondo pensioni e sussidi furono **12.724** in confronto di 14.614 dell'esercizio precedente. La diminuzione di 1.890 è stata principalmente determinata dall'aumento dell'importo medio di ciascun mutuo, che lo scorso anno fu valutato in lire 4.658 e quest'anno in lire **5.166**.

Gli introiti in conto capitale furono accertati nella somma di lire **78.424.649,23** che assieme al residuo dell'esercizio 1924-25 di lire 10.465.106,67, forma un totale di lire **88.889.755,90,** rappresentante l'ammontare dei capitali disponibili; dei quali furono effettivamente impiegati nella liquidazione dei mutui suddetti lire **65.738.212,77.**

La nuova disponibilità che ne risulta per l'esercizio 1926-27 di lire **23.151.543,13** è costituita per circa **7.000.000** da un eccezionale accreditamento del fondo di garanzia per operazioni arretrate di cui viene fatto cenno nel paragrafo seguente, e per la rimanenza da imprevisti maggiori introiti in conto capitale, accertati alla fine dell'esercizio e riferibili a mutui anticipatamente estinti per la stipulazione di prestiti decennali con altri Istituti di credito.

L'avanzo della gestione costituito dalla differenza fra gli interessi riscossi dal personale e quelli pagati al fondo pensioni sui capitali investiti, risulta accertato in lire **1.760.424** che, ai sensi dell'art. 48 del Regolamento 29 luglio 1914, n. 850, venne accreditato al fondo di garanzia.

È da rammentare infine che con decreto ministeriale 13 luglio 1925 il tasso dell'interesse sui mutui è stato aumentato dal 4,75 % al 5 % e di conseguenza aumentato dal 3,75 % al 4 % quello corrisposto al Fondo pensioni a decorrere dal 1° luglio 1925.

61. **Fondo garanzia per le cessioni.** — Il fondo di garanzia risente ancora, nell'esercizio 1925-26, l'onere straordinario degli esoneri del personale deliberati negli scorsi anni in applicazione dei Regi decreti n. 143 e 153.

Digitized by Google

Nonostante l'incremento delle entrate, la gestione difatti presenta anche questo anno un disavanzo di lire **1.833.098,24** : differenza tra la spesa di lire **16.800.774** e l'entrata effettiva di lire **14.967.675,76**.

Tale disavanzo risulta costituito : per lire **1.076.687,90** da una minore entrata conteggiata alla gestione per la eliminazione delle passività determinatesi nell'esercizio precedente e risultante dal conto dei residui riscossi nell'esercizio 1925-26, e per lire **756.410,34** dal residuo di una eccezionale spesa di circa 7 milioni per operazioni arretrate inerenti agli esoneri suddetti, che non ha potuto trovare il totale compenso nelle entrate della gestione.

Essendosi però posto fine al lungo lavoro di accertamento degli oneri derivanti al fondo in misura così straordinaria ed eccezionale per causa dei succitati Regi decreti, si ha ormai certezza, per il venturo esercizio, di ricondurre la gestione del fondo alle migliori normali condizioni ed a cospicui avanzi.

E da notare del resto che, nonostante le su menzionate passività, nel bilancio del fondo risulta, anche per questo esercizio, un considerevole aumento patrimoniale, in quanto che l'importo della spesa, sopra indicato, non rappresenta interamente una perdita, ma per l'importo di circa 5 milioni, corrispondente ad altrettanti crediti ricuperabili sugli assegni di agenti pensionati, rappresenta piuttosto un utile impiego di capitali.

Difatti la consistenza dei crediti esigibili, che al 30 giugno 1925 era di lire 15.284.078,32, aumentata dei crediti accertati nell'esercizio in lire 16.599.250,89, sale a lire 31.883.329,21 ; e, diminuita dei ricuperi verificatisi in conto capitale, delle opportune svalutazioni e delle perdite ammesse dalla legge (in totale lire 11.370.959,14) ammonta tuttavia, al 30 giugno 1926, a lire **20.512.370,07**, con un aumento di lire 5.228.291,75 in confronto dell'esercizio precedente.

La situazione patrimoniale del fondo di garanzia rimane perciò costituita in lire **34.317.529,78** (cioè lire 20.512.370,07 di crediti esigibili e lire 13.805.159,71 di capitali depositati alla Cassa Depositi e Prestiti e residui); e diminuita della passività di lire **1.833.098,44** residua a lire **32.484.431,34**, con un aumento di lire 4.471.881,21 in confronto del patrimonio di lire 28.012 550,13 accertato al 30 giugno 1925.

62. **Case economiche per i ferrovieri.** — Durante l'esercizio 1925-26, a seguito dell'emanazione del R. decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1647 (art. 7), venne assegnata un'ulteriore somma di lire **52.000.000** per l'acquisto e la costruzione di case economiche per i ferrovieri. In confronto alle somme complessivamente stanziate a tutto il 30 giugno 1926 (milioni 162 = 110 + 52), gli impegni di spesa autorizzati, al netto delle economie verificatesi in sede di liquidazione, ascesero a lire **132.209.337,86.**

Digitized by Google

Le somme erogate durante l'esercizio 1925-26 ammontarono a	L.	**5.600.140,67**
le quali unitamente a quelle pagate a tutto l'esercizio precedente	»	**95.434.297,80**
formano un ammontare complessivo al 30 giugno 1926 di..	L.	**101:034:438,47**

In corrispondenza di tali erogazioni le somme mutuate dal fondo pensioni e sussidi aumentarono da milioni 95 a milioni **101:**

Le entrate e le spese della gestione delle case economiche per l'esercizio 1925-26. furono. le seguenti :

	Entrate	Spese
Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case già abitate		L. **2.191.167,34**
Imposte e sovrimposte		» **4.244,49**
Spese d'amministrazione, custodia e diverse		» **396.022,33**
Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile		» **479.993,28**
Manutenzione ordinaria		» **1.202.089,15**
Manutenzione straordinaria		» **241.633,33**
Premi per la buona conservazione dei fabbricati		» **56.200,—**
Somme riscosse per affitti	L. **5.134.891,33**	
Proventi diversi	» **190.147,58**	
Versamenti alla Cassa Depositi e Prestiti per la costituzione del fondo di riserva per temporanee esenzioni di imposte e sovrimposte		» **142.602,93**
sommano a	L. **5.325.038,91**	» **4.713.952,85**
donde un avanzo di		» **611.086,06**
		L. **5.325.038,91**

Si è quindi verificato un sensibile miglioramento nell'avanzo della gestione (esercizio 1924-25 : lire 380.764,66) dovuto esclusivamente all'incremento degli affitti realizzato per effetto del R. decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1614, il quale diede all'Amministrazione ferroviaria la facoltà di elevare gradualmente gli affitti medesimi per avvicinarli a quelli pagati nelle case similari di proprietà privata.

Digitized by Google

Le somme ammortizzate a tutto il 30 giugno 1926 ascendono a ..... L. **3.860.609,30**
mentre quelle da ammortizzare a ..... » **97.139.390,70**

TOTALE..... L. **101.000.000,—**

Il fondo di riserva costituito presso la Cassa Depositi e Prestiti per temporanee esenzioni di imposte e sovrimposte, che al 30 giugno 1925 ascendeva a lire 884.186,70, si è elevato, a seguito del suindicato versamento, a lire **1.026.789,63**.

A seguito dell'avanzo di gestione avutosi nel 1925-26, è stato colmato il *deficit* ancora scoperto al 30 giugno 1925 per i disavanzi degli esercizi passati (lire 91.432,87) e si è avuta una eccedenza residua attiva di lire 519.653,19 che sarà destinata alla costruzione di nuove case (art. 1 del R. decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1614).

63. **Mutui a cooperative edilizie ferroviarie.** — Oltre i mutui già autorizzati, ammontanti al 30 giugno 1925 complessivamente a lire 479.695.000, per costruzione di case economiche da parte di cooperative edilizie ferroviarie, sorte entro i vecchi confini, venne stanziata nel 1925-26, e con disponibilità della Cassa Depositi e Prestiti, la somma di lire **16.000.000** di cui una parte (lire **8.345.500**) deve essere ancora mutuata.

Con l'indicata somma complessiva di lire **495.695.000**, a cui vanno aggiunte lire **7.000.000** circa corrispondenti agli interessi maturati sulle somme erogate e che vanno capitalizzati in aumento ai mutui, vengono costruiti circa **4.920** alloggi con circa **26.550** vani utili, compresa la cucina ed esclusi gli accessori, oltre a **190** alloggi con circa **1.000** vani utili che vengono costruiti da parte di cooperative che furono finanziate con le suddette disponibilità limitatamente alle somme occorse per l'acquisto delle aree edificatorie e che ottennero i fondi occorrenti per le costruzioni direttamente da Istituti di credito a ciò debitamente autorizzati.

Al 30 giugno 1926 sono state erogate in conto dei mutui concessi al netto degli interessi del periodo di costruzione lire **441.610.342,82**, e cioè :

lire **279.635.227,47** per mutui con disponibilità della Cassa Depositi e Prestiti;
» **143.426.643,63** per mutui dal fondo pensioni e sussidi del personale delle ferrovie dello Stato ;
» **8.125.630,06** per mutui di cui al R. decreto del 10 maggio 1923, n. 1224 ;
» **9.673.789,78** per mutui di cui al R. decreto del 10 settembre 1923, n. 2118 ;
» **749.051,88** con le disponibilità del fondo garanzia cessioni stipendi, e quindi in totale

lire **441.610.342,82**

Digitized by Google

Oltre a tali mutui venne concesso un prestito alla Società Cooperativa edilizia fra ferrovieri « Cesare Battisti » di Trento, di lire **13.828.710,50** da parte del Ministero delle Finanze. Tale somma è stata già posta in ammortamento.

Per gli altri prestiti invece, al 1° gennaio 1926, risultava posto in ammortamento un importo complessivo di lire **207.536.262,** in conto della citata somma di lire **441.610.342,82,** e precisamente :

lire	**103.536.562**	per mutui con disponibilità della Cassa Depositi e Prestiti ;
»	**92.965.000**	dal fondo pensioni e sussidi del personale delle ferrovie dello Stato ;
»	**5.567.300**	per mutui di cui al R. decreto del 10 maggio 1923, n. 1224 ;
»	**5.467.400**	per mutui di cui al R. decreto del 10 settembre 1923, n. 2118 ;
lire	**207.536.262**	

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ALLEGATI

Digitized by Google

Digitized by Google

ALLEGATO 1. — Bilancio Generale al 30 giugno 1926.

» 2. — Bilancio 1925-26 - Parte ordinaria - Entrate e spese al netto.

» 3. — Riassunto dei prodotti del traffico (Rete, Stretto di Messina, Secondarie Sicule).

» 4. — Prodotti del traffico della Navigazione.

» 5. — Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.

» 6. — Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1926 per spese di carattere patrimoniale.

» 7. — Consistenza patrimoniale, al 30 giugno 1926, dei materiali di scorta nei magazzini od in corso di regolarizzazione contabile per lavori ed impianti.

» 8. — Valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio costituente la dotazione al 30 giugno 1926.

Digitized by Google

Digitized by Google

BILANCIO GENERALE

AL 30 GIUGNO 1926

Digitized by Google

ATTIVO.

Linee e mezzi d'esercizio.

Linee	L. 8.737.595.628, 91		
Materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio	» 4.683.547.674, 65		
Fondo di dotazione di magazzino	» 899.450.822, 02	L. 14.320.594.125, 58	
Integrazione e deficiente manutenzione		» 19.142.805, 52	
Spese straordinarie, di primo impianto e avviamento (comprese le perdite di emissione dei titoli ferroviari, emessi dopo il 1° luglio 1905)		» 72.175.616, 19	
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale		» 23.402.271, 85	
id. di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri		» 3.860.609, 30	
		L. 14.439.175.428, 44	

Case per i ferrovieri.

Spese per acquisto e costruzione di case		» 101.034.438, 47	

Gestioni speciali.

Fondo pensioni	L. 974.437.491, 54		
id. lasciti	» 160.114, 80		
id. garanzia per cessioni stipendi e salari	» 11.101.305, 43		
id. mutui al personale	» 190.361.068, 13		
id. opera di previdenza	» 70.658.183, 65		
id. riserva della gestione case per i ferrovieri	» 1.546.442, 82		
id. mutui cooperative case	» 146.246.703, 66		
id. mutui cooperative edili-ferroviarie fornito dalla Cassa Depositi e Prestiti	» 284.672.751, 99		
id. attività dell'amministrazione investito in mutui alle cooperative edili ferroviarie	» 18.911.176, 10		
Depositi di terzi	» 791.181, 15		
Fondo speciale per il servizio delle pensioni e dei sussidi agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi	» 478.062, 68	L. 1.699.364.571, 95	

Casse e banche.

Fondo nelle casse	L. 130.325.989, 69		
id. di scorta	» 324.679, 25		
id. presso tesoreria	» 168.990.565, 46	L. 299.641.234, 40	

Debitori.

Operazioni in corso	L. 145.759.683, 86		
Debitori diversi	» 4.007.659, 76		
Anticipazioni fatte dall'Amministrazione alle cooperative edili-ferroviarie con attività diverse	» 8.818.634, 36		
Residui attivi	» 2.718.152.580, 68		
Tesoro - Fondi di riserva depositati	» 62.639.937, 72	L. 2.939.378.496, 38	

Liquidazione generale.

Tesoro.

Oneri di spettanza del Tesoro:

Penalità restituite per conto del Tesoro	L.	2.922.809, 51		
Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi d'interesse generale	»	39.530.198, »		
Onere trasporto servizi postali	»	111.000.000, »		
Insufficienza delle entrate della navigazione colle isole	» 7.839.414, 01			
Insufficienza delle entrate delle ferrovie secondarie sicule	» 28.522.405, 29			
		36.361.819, 30	L. 189.814.826, 81	
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale			» 4.490.923, 97	
Quota di spese per acquisto e costruzione di case per ferrovieri			» 746.388, 75	
Interessi ed ammortamenti dei capitali forniti dal Tesoro (lire 5.127.060.696, 13) per le liquidazioni delle cessate amministrazioni e per aumenti patrimoniali dopo il 1° luglio 1905 (a)			» 280.792.573, 34	L. 475.844.712, 87

Totale generale . . . L. **19.954.438.882, 51**

(a) Dedotte lire 1.158.440, 95 e lire 2.347.939, 21 comprese rispettivamente nella insufficienza delle entrate della navigazione e delle ferrovie secondarie sicule.

(b) Di cui lire 464.661, 30 residui e lire 1.076.195, 51 accantonate nel conto debitori e creditori diversi (Cassa Depositi e Prestiti).

Digitized by Google

PASSIVO.

Capitale.

		Con sovvenzione del Tesoro	Con ricavi, compensi o rimborsi ed altri mezzi dell'esercizio		
Enti patrimoniali avuti in consegna				L.	6.964.744.036, 25
		—	—		
Enti patrimoniali acquistati dalle cessate Società (comprese le linee di accesso al Sempione)	L.	495.732.664, 15	»		
Aumenti patrimoniali effettuati durante l'esercizio di Stato	»	4.984.399.634, 29	1.033.022.997, 17		
Spese straordinarie e di primo impianto, comprese le perdite (lire 24.680.938, 90) sui titoli ferroviari emessi dopo il 1° luglio 1905	»	70.023.407, 63	2.152.208, 56		
	L.	5.550.155.706, 07	1.035.175.205, 73	L.	6.585.330.911, 80
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale				»	23.402.271, 85
id. di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri				»	3.860.609, 30
CAPITALE INVESTITO NELL'AZIENDA FERROVIARIA				L.	13.577.337.829, 20
Differenza fra il valore inventariale e il capitale investito nell'acquisto del materiale rotabile, galleggiante e di esercizio				»	861.837.599, 24
				L.	14.439.175.428, 44

Capitale (*case per i ferrovieri*).

Mutui del fondo pensioni da ammortizzare	L.	97.139.390, 70		
id. id. ammortizzati	»	3.860.609, 30		
Somme anticipate dall'Amministrazione	»	34.438, 47	L.	101.034.438, 47
Gestioni speciali			»	1.699.364.571, 95

Fondi di riserva.

Riserva ordinaria	L.	58.804.047, 50		
Fondo rinnovamento degli armamenti	»	75.713.111, 10		
id. di riserva per i rischi di mare	»	12.837.295, 95		
id. id. per le spese complementari delle ferrovie secondarie sicule (*b*)	»	1.540.856, 81		
id. di asssicurazione per i rischi di mare pei trasporti riguardanti la gestione di magazzino	»	1.288.526, 90		
id. di rinnovamento galleggianti	»	14.165.890, 22	L.	164.349.728, 48

Creditori.

Creditori diversi	»	643.152.171, 35		
Residui passivi (*c*)	»	2.053.392.483, 61	L.	2.696.544.654, 96

Liquidazione generale.

Tesoro.

Oneri di spettanza del Tesoro	L.	189.814.826, 81		
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale	»	4.490.923, 97		
Quota di ammortamento spese per acquisto e costruzione di case per ferrovieri	»	746.388, 75		
Annualità versata al Tesoro per interessi ed ammortamenti di capitali (come di contro)	»	280.792.573, 34		
Avanzo della gestione (*d*)	»	378.125.347, 34	L.	853.970.060, 21
Totale generale			L.	**19.954.438.882, 51**

(*c*) I residui passivi sono effettivamente di lire 2.353.050.797, 77, la differenza di lire 365.101.782, 91 è stata assegnata per lire 75.713.111, 10 al fondo « rinnovamento degli armamenti », per lire 330.000 al fondo « rinnovamento galleggianti », per lire 464.661, 30 al fondo di riserva per le spese complementari delle « ferrovie secondarie sicule », per lire 10.000.000 al fondo di riserva ordinario e per lire 278.594.010, 51 all'avanzo della gestione quale figura nella « liquidazione generale ».

(*d*) L'avanzo della gestione di lire 378.125.347, 34 viene erogato come appresso:

Versamento al Tesoro	L.	278.594.010, 51
Versamento alla parte straordinaria (R. decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932)	»	94.531.336, 83
Versamento per i lavori della Anzio-Nettuno (R. decreto-legge 9 maggio 1926, n. 840)	»	5.000.000 »

Digitized by Google

Attività — *Linee e mezzi di esercizio.*

Linee esercitate dalle cessate Società:			
Reti mediterranea, meridionali, adriatica e sicula	L. 4.649.830.884, »		
Linee società veneta	» 12.800.000, »		
Sicula occidentale	» 42.410.000, »		
		4.705.040.884, »	
Linee aggregate:			
a scartamento normale (*a*)	L. 1.064.176.117, »		
» ridotto	» 167.147.622, »		
		1.231.323.739, »	
Linee di accesso al Sempione		L. 45.725.000, »	
Lavori e compensi vari pagati alle società		» 47.108.692, 32	
» complementari alle linee in esercizio		» 2.533.858.191, 61	
» patrimoniali eseguiti sulle linee della Venezia Giulia e Tridentina		» 55.431.398, 93	
» eseguiti in dipendenza della guerra		» 119.107.723, 05	
			L. 8.737.595.628, 91
Materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio:			
rotabile		L. 4.354.070.186, 11	
galleggiante		» 41.666.094, 62	
d'esercizio (*b*)		» 287.811.393, 92	
			L. 4.683.547.674, 65
Fondo di dotazione di magazzino			L. 899.450.822, 02
Integrazione e deficiente manutenzione.			» 19.142.805, 52
Spese straordinarie di primo impianto e avviamento			» 72.175.616, 19
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale			» 23.402.271, 85
Ammortamento spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri			» 3.860.609, 30
		Totale . . .	L. **14.439.175.428, 44**

(*a*) Aumento di lire 106.000.000 valore del tronco Napoli-Pozzuoli.
(*b*) Comprese lire 761.513, 35 importo del materiale d'esercizio in dotazione ai Magazzini generali di Fiume.

Digitized by Google

« linee e mezzi di esercizio » e « capitale ».

Passività — *Capitale.*

Enti patrimoniali avuti in consegna.

Linee esercitate dalle cessate Società		L. 4.705.040.884, »	
Linee aggregate:			
a scartamento normale	L. 1.064.176.117, »		
id. ridotto	» 167.147.622, »		
		L. 1.231.323.739, »	
Lavori patrimoniali eseguiti sulle linee delle nuove provincie		» 55.431.398, 93	
Id. id. in dipendenza della guerra		» 119.107.723, 05	
Materiale rotabile e d'esercizio avuto col riscatto delle rispettive linee		» 165.361.836, 10	
Scorte ex-fondi di riserva sociali		» 17.696.326, 82	
Materiale rotabile e d'esercizio proveniente dalla guerra		» 417.492.615, »	
Id. id. avuto dall'ex-Commissariato combustibili		» 240.000.000, »	
Id. id. avuto dell'ex-Ministero armi e munizioni		» 12.528.000, »	
Id. d'esercizio in dotazione ai Magazzini generali di Fiume		» 761.513, 35	
			L. 6.964.744.036, 25

Enti patrimoniali acquistati dalle cessate Società.

	Con sovvenzioni del Tesoro. —	Con ricavi, compensi, rimborsi, prelevamenti dell'avanzo e con mezzi diversi dell'esercizio. —	
Linee di accesso al Sempione	L. 45.725.000, »	—	
Lavori eseguiti dalle società e compensi vari	» 47.108.692, 32	—	
Materiale rotabile e d'esercizio, scorte di magazzino	» 402.898.971, 83	—	
	L. 495.732.664. 15	L. —	L. 495.732.664, 15

Aumenti patrimoniali effettuati durante l'esercizio di Stato.

Lavori di completamento alle linee	L. 2.056.956.198, 45	L. 476.901.993, 16	
Materiale rotabile	» 2.026.664.218, 79	» 318.375.590, 82	
Aumento di dotazione magazzino	» 636.223.143, 34	» 200.000.000, »	
Integrazione e deficiente manutenzione	» 16.687.509, 20	» 2.455.296, 32	
Materiale galleggiante	» 26.451.083, 68	» 9.898.942, 04	
Id. d'esercizio	» 221.417.480. 83	» 25.391.174, 83	
	L. 4.984.399.634, 29	L. 1.033.022.997, 17	L. 6.017.422.631, 46

Spese straordinarie e di primo impianto.

Primo impianto	L. 2.589.892, 77	L. 1.807.033, 19	
Noleggi	» 17.752.575, 96	» —	
Terremoto 1908	» 25.000.000, »	» 345.175, 37	
Perdite avute per la emissione dei titoli ferroviari	» 24.680.938, 90	» —	
	L. 70.023.407, 63	L. 2.152.208, 56	L. 72.175.616, 19

Rimborso di spesa sostenuta da terzi per impianti di carattere patrimoniale	» 23.402.271, 85
Ammortamento spese sostenute per acquisto e costruzione case per i ferrovieri	» 3.860.609, 30
Capitale investito nell'azienda ferroviaria	L. 13.577.337.829, 20

Differenza fra il valore inventariale e il capitale investito nell'acquisto del materiale rotabile galleggiante e di esercizio.

Deprezzamento del materiale rotabile e di esercizio consegnato dalle Società	L. 224.512.000, »	
Materiale rotabile rimpiazzato da demolire	» 510.434.738, 64	
Id. id. e d'esercizio inscritto in inventario, ma ancora da liquidare.	» 41.427.891, 80	
Partite varie da sistemare	» 85.462.968, 80	
		L. 861.837.599, 24
	Totale . . .	L. **14.439.175.428, 44**

Digitized by Google

Digitized by Google

ALLEGATO N. 2.

BILANCIO 1925-26

PARTE ORDINARIA

Entrate e spese al netto

Digitized by Google

Bilancio 1925-26 — Riassunto della parte

(Vedere relazione a

ENTRATA

a	*Prodotti del traffico:*		
	Rete principale (1)	4.846.985.919,84	
	Ferrovie secondarie sicule 2	8.013.366,34	
	Stretto di Messina (3)	10.541.002,80	
			4.865.540.288,98
b	Introiti indiretti (4)		77.786.553,00
c	Introiti a rimborso di spesa (5)		89.213.790,27
	Entrate dell'esercizio rete ferroviaria		5 032.540.632,34
d	Entrate eventuali (6)		21.466.748,27
e	*Navigazione:*		
	Prodotti della navigazione con le isole (7)	9.742 652,60	
	Introiti diversi della navigazione con le isole (8)	2.052.983,55	
	Prodotti della navigazione libera (9)	1.616.228,24	
	Navigazione		13.411.864,39
	Totale entrate		5.067.419.245,[illegible]

a) Entrate dell'esercizio rete ferroviaria	L. 5.032.540.632,34	
» eventuali	» 21.466.748,27	
» dell'esercizio navigazione	» 13.411.864,39	
		L. 5.067.419.245,[illegible]
Spese ordinarie, complementari ed accessorie	L. 4.669.759.436,02	
Spese per l'esercizio della navigazione	» 19.534.461,64	
		» 4.689.293.897,66
Versamento al Tesoro		L. 378.125.347,31

Digitized by Google

ordinaria delle entrate e delle spese (al netto). ALLEGATO N. 2.

pag. 14 e seguenti, Capo II)

SPESA

a	*Spese ordinarie:*			
	Direzione generale . . . . . Personale (10)	67.637.065, 86		
	id. . . . . Diverse (11)	5.842.878, 17	73.479.944, 03	
	Movimento e traffico. . . . . Personale (12)	1.004.618.674, 49		
	id. . . . . Diverse (13)	90.233.163, 40	1.094.851.837, 89	
	Materiale e trazione . . . . . Personale (14)	448.370.580, 33		
	id. . . . . Diverse (15)	1.303.091.022, 98	1.751.461.603, 31	
	Lavori e costruzioni . . . . . Personale (16)	405.931.279, 57		
	id. id. . . . . Diverse (17)	214.539.868, 92	620.471.148, 49	
	Linee secondarie a scartam. rid. (gruppo Sicilia) Personale (18)	17.008.353, 63		
	id. id. id. Diverse (19)	13.303.228, 27	30.311.581, 90	
	Stretto di Messina . . . . . Personale (20)	4.975.877, 81		
	id. . . . . Diverse (21)	4.718.173, 69	9.694.051, 50	
	Spese generali attinenti al personale (22).		422.866.005, 82	
	id. diverse (23).		62.917.912, 41	
	Servizi secondari (24)		439.370, 87	
	Spese ordinarie dell'esercizio rete ferroviaria . . .			4.066.493.456, 22
b	*Esercizio della navigazione:*			
	Navigazione con le isole . . . . . Personale (25)	4.088.003, 50		
	id. . . . . Diverse (26)	14.100.605, 71	18.188.609, 21	
	Navigazione libera . . . . . Personale (27)	327.510, 48		
	id. . . . . Diverse (28)	1.018.341, 95	1.345.852, 43	
	Totale esercizio della navigazione . . .			19.534.461, 64
c	*Spese complementari* (29)			211.903.094, 82
d	*Spese accessorie* (30)			321.832.686, 98
e	*Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria* (31)			69.530.198, »
f	*Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione* (*a*)			378.125.347, 34
	Totale spese . . .			5.067.419.245, »

Digitized by Google

Elenco delle partite detratte per ridurre

ENTRATA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Prodotti del traffico.				
1. Prodotti della rete principale	4.846.985.919, 84	»	4.846.985.919, 84	»
2. Prodotti delle ferrovie secondarie sicule	8.013.366, 34	»	8.013.366, 34	»
3. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	10.541.002, 80	»	10.541.002, 80	»
Totale prodotti del traffico	4.865.540.288, 98	»	4.865.540.288, 98	
Introiti indiretti.				
4. Redditi patrimoniali	23.289.679, 73	»	23.289.679, 73	»
5. Telegrammi privati	1.019.928, 08	»	1.019.928, 08	»
6. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	5.313.158, 44	5.313.158, 44	»	6
7. Noli di materiali diversi dell'Amministr. ferroviaria	11.002.380, 65	»	11.002.380, 65	»
8. Prodotti per servizi accessori	18.652.036, 64	4.622.609, 35	14.029.427, 29	37-*a*, *b*, *c*, *d*
9. Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule	48.126, 66	»	48.126, 66	»
9-*bis*. Magazzini Generali di Fiume (Introiti della gestione)	3.102.866, 24	2.590.695, 41	512.170, 83	38-*bis*
10. Utili di magazzino	50.633.110, 40	22.748.270, 55	27.884.839, 85	36-*a*
Totale introiti indiretti	113.061.286, 84	35.274.733, 75	77.786.553, 09	
Introiti a rimborso di spesa.				
16. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	8.410.575, 98	»	8.410.575, 98	»
17. Ricuperi di carattere generale	81.786.207, 56	1.020.101, 52	80.766.106, 04	17, 18, 24, 27, 34
18. Ricuperi dei servizi	28.633.646, 39	28.633.646, 39	»	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 13
19. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule	37.108, 25	»	37.108, 25	»
20. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi di materie fuori uso od esuberanti	12.707.056, 89	12.707.056, 89	»	2, 4, 8, 11, 12, 14, 16
Da riportare	131.574.595, 07	42.360.804, 80	89.213.790, 27	

Digitized by Google

al netto il bilancio della parte ordinaria.

Segue ALLEGATO N. 2

SPESA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Spese ordinarie.				
1. Direzione generale – Personale	67.770.302, 86	133.237, »	67.637.065, 86	18-*b*, *d*
2. id. – Forniture, spese ed acquisti. . .	6.522.573, 46	679.695, 29	5.842.878, 17	18-*d*-20-*a*
3. Servizio movimento e traffico – Personale	1.006.427.479, 78	1.808.805, 29	1.004.618.674, 49	18-*a*, *b*, *d*
4. id. – Forniture, spese ed acquisti. . .	71.189.405, 98	4.005.977, 50	67.183.428, 48	18-*a*, *b*, *d*-20-*a*
5. id. – Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa	21.707.766, 75	6.407.374, 58	15.300.392, 17	18-*c*
6. id. – Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	13.062.501, 19	5.313 158, 44	7.749.342, 75	6
7. Servizio materiale e trazione – Personale.	449.017.010, 35	646.430, 02	448.370.580, 33	18-*b*
8. id. – Forniture, spese ed acquisti. . .	677.367.866, 18	5.112.507, 87	672.255.358, 31	18-*b*, *d*-20-*a*
9. id. – Manutenzione materiale rotabile.	630.835.664, 67	»	630.835.664, 67	»
10 Servizio lavori e costruzioni – Personale	417.289.134, 78	11.357.855, 21	405.931.279, 57	18-*a*, *b*, *d*
11 id. – Forniture, spese ed acquisti. . .	53.814.568, 23	3.430.000, »	50.384.568, 23	18-*a*, *b*, *d*-20-*a*
12 id. – Manutenzione della linea	171.814.174, 26	7.658.873, 57	164.155.300, 69	18 *a*, *b*, *d*-20-*a*
13. Linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) – Personale	17.008.374, 66	21, 03	17.008.353, 63	18-*d*
14. id. – Forniture, spese ed acquisti . . .	5.627.533, 29	43.373, 24	5.584.160, 05	20 *b*
15. id. – Manutenzione materiale rotabile.	6.129.054, 94	»	6.129, 054, 94	»
16. id. – Manutenzione della linea	1.646.565, 96	56.552, 68	1.590.013, 28	20-*b*
17. Navigazione dello stretto di Messina – Personale. . . .	4.976.096, 71	218, 90	4.975.877, 81	17-*m*
18. Navigazione dello Stretto di Messina – Forniture, spese ed acquisti.	4.720.995, 69	2.822, »	4.718.173, 69	17-*m*
Totale spese ordinarie . . .	3.626.927.069, 74	46.656.902, 62	3.580.270.167, 12	

Digitized by Google

Segue — **Elenco delle partite detratte per ridur**

ENTRATA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Riporti . . .	131.574.595,07	42.360.804,80	89.213.790,27	
21. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre amministrazioni dello Stato	10.642,75	10.642,75	»	21
22. Contributo di altre amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune.	14.739.928,17	14.739.928,17	»	32
23. Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione	3.640.234,71	3.640.234,71	»	38
Totale introiti a rimborso di spesa . . .	149.965.400,70	60.751.610,43	89.213.790,27	
Totale entrate dell'esercizio rete ferroviaria . . .	5.128.566.976,52	96.026.344,18	5.032.540.632,34	
Entrate eventuali				
11. Proventi eventuali	34.471.011,25	13.022.890.56	21.448.120,69	36-*ter-a, b,*
11-*bis*. Utili provenienti dalle gestioni carboni.	200.000.000, »	200.000.000, »	»	66-*ter*
12. Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule . . .	18.627,58	»	18.627,58	»
13. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria.	36.000.226,38	36.000.226,38	»	58
14. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	3.527,35	3.527,35	»	36-*b*
Totale entrate eventuali . . .	270.493.392,56	249.026.644,29	21.466.748,27	

Digitized by Google

al netto il bilancio della parte ordinaria.

SPESA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell' entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Spese generali.				
Attinenti al personale:				
19. Contributo dell'Amministrazione al fondo pensioni e sussidi	334.390.239, 06	»	334.390.239, 06	»
19-*bis*. Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto, ecc.	194.529, 21	»	194.529, 21	»
20. Contributo al fondo opera di previdenza per gli orfani, ecc.	29.251.697, 65	»	29.251.697, 65	»
21. Spese per assegni ed indennità diverse al personale . .	42.841.623, 24	10.642, 75	42.830.980, 49	21
22 Gratificazioni al personale.	9.600.000, »	»	9.600.000, »	»
23. Oblazioni e sussidi al personale	1.331.393, 16	»	1.331.393, 16	»
24. Spese per il servizio sanitario	6.121.540, 76	854.374, 51	5.267.166, 25	17-*e*
Totale spese generali attinenti al personale . . .	423.731.023, 08	865.017, 26	422.866.005, 82	
Diverse:				
25. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	6.136.197, 83	»	6.136.197, 83	»
26. Imposte e tasse.	6.401.003, 87	»	6.401.003, 87	»
27. Spese giudiziali e contenziose	1.880.629, 04	142.079, 49	1.738.549, 55	17-*d*
28. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	951.912, 92	»	951.912, 92	»
29. Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà . . .	4.796.616, 32	»	4.796.616, 32	»
30. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere .	6.151.139, 02	»	6.151.139, 02	»
31. Spese per la sorveglianza dei trasporti	15.000,000, »	»	15.000.000, »	»
32. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune con altre amministrazioni	21.085.847, 16	14.739.928, 17	6.345.918, 99	22
32-*bis*. Spese per il « Dopolavoro »	2.196.450, »	»	2.196.450, »	»
33. Compensi ad amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni	7.048.899, 60	»	7.048.899, 60	»
34. Spese per il servizio degli autoveicoli	1.838.488, 45	20.606, 62	1.817.881, 83	17-*h*
35. Contributo dell'Amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case economiche .	1.193.401, 19	»	1.193.401, 19	»
36. Addebito per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di Magazzino, e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori	22.841.157, 05	22.751.797, 90	89.359, 15	10-14
36-*bis*. Spese casuali	168.999, 80	»	168.999, 80	»
36-*ter*. Spese diverse	15.904.472, 90	13.022.890, 56	2.881.582, 34	11-*b, c, e*
Totale spese generali diverse . . .	113.595.215, 15	50.677.302, 74	62.917.912, 41	
Totale spese generali . . .	537.326.238, 23	51.542.320, »	485.783.918, 23	

Digitized by Google

Segue — **Elenco delle partite detratte per ridurre**

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Navigazione.				
Prodotti della navigazione con le isole:				
24. Passeggeri.	7.741.655, 35	»	7.741.655, 35	»
25. Merci	1.763.685, 60	»	1.763.685, 60	»
26. Bestiame	237.311, 65	»	237.311, 65	»
Totale prodotti della navigazione con le isole . . .	9.742.652, 60	»	9.742.652, 60	
Introiti diversi della navigazione con le isole:				
27. Noli marittimi	702.983, 55	»	702.983, 55	»
28. Sovvenzioni del Tesoro per la navigazione con le isole .	1.350.000, »	»	1.350.000, »	»
29. Ricuperi diversi e versamenti di materiali fuori uso od esuberanti	2.487.844, 55	2.487.844, 55	»	39, 40, 42, 43, 44
Totale introiti diversi della navigazione con le isole	4.540.828, 10	2.487.844, 55	2.052.983, 55	
Prodotti della navigazione libera:				
30. Introiti e ricuperi dei servizi di navigazione libera . .	1.619.238, 03	3.009, 79	1.616.228, 24	45, 46
Totale prodotti della navigazione libera . . .	1.619.238, 03	3.009, 79	1.616.228, 24	
Totale esercizio della navigazione . . .	15.902.718, 73	2.490.854, 34	13.411.864, 39	

Digitized by Google

al netto il bilancio della parte ordinaria.

SPESA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Servizi secondari:				
37. Servizi accessori ad impresa od in economia.	4.622.609, 35	4.622.609, 35	»	8-*b*, *c*, *d*, *g*
38. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche	4.079.605, 58	3.640.234, 71	439.370, 87	23
38-*bis* Magazzini generali di Firenze - Spese d'esercizio . .	2.590.695, 41	2.590.695, 41	»	9-*bis*
Totale servizi secondari . . .	11.292.910, 34	10.853.539, 47	439.370, 87	
Totale spese ordinarie esercizio rete ferroviaria . . .	4.175.546.218, 31	109.052.762, 09	4.066.493.456, 22	
Esercizio della navigazione.				
Navigazione con le isole:				
39. Personale	4.714.603, 65	626.600, 15	4.088.003, 50	29
40. Forniture, spese ed acquisti	8.526.798, 56	1.049.484, 10	7.477.314, 46	29
41. Indennizzi	7.321, 78	»	7.321, 78	»
42. Ancoraggi e spese portuali.	1.541.388, 21	100.441, 45	1.440.946, 76	29
43. Noleggio di piroscafi.	4.935.071, 43	705.474, 55	4.229.596, 88	29
44. Spese generali.	951.270, 13	5.844, 30	945.425, 83	29
Totale navigazione con le isole . . .	20.676.453, 76	2.487.844, 55	18.188.609, 21	
Navigazione libera:				
45. Personale	327.945, 27	434, 79	327.510, 48	30
46. Forniture, spese ed acquisti	977.717, 95	2.575, »	975.142, 95	30
48. Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare. .	25.000, »	»	25.000, »	»
49. Spese generali.	18.199, »	»	18.199, »	»
Totale navigazione libera . . .	1.348.862, 22	3.009, 79	1.345.852, 43	
Totale esercizio della navigazione . . .	22.025.315, 98	2.490.854, 34	19.534.461, 64	

Digitized by Google

Segue — **Elenco delle partite detratte per ridurre**

ENTRATA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.				
32. Concorso di enti pubblici e privati nelle spese di straordinaria manutenzione	187.439,91	187.439,91	»	50-*a*
33. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	233.142,15	233.142,15	»	50-*a*
34. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento.	42.137.130,81	42.137.130,81	»	51
35. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori uso	41.426.396,13	41.426.396,13	»	52
37. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie sicule	264.592,39	264.592,39	»	53-*b*
Totale introiti a reintegro di spesa . .	84.248.701,39	84.248.701,39	»	
Totale generale dell'entrata . . .	**5.499.211.789,20**	**431.792.544,20**	**5.067.419.245,** »	

Digitized by Google

netto il bilancio della parte ordinaria.

SPESA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Spese complementari.				
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	29.920.582,06	420.582,06	29.500.000, »	32, 33
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . .	101.137.130,81	42.137.130,81	59.000.000, »	34
Rinnovamento del materiale rotabile	162.864.569,20	41.426.396,13	121.438.173,07	35
Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	1.899.514,14	264.592,39	1.634.921,75	37-*c*
Rinnovamento dei piroscafi	330.000, »	»	330.000, »	»
Totale spese complementari . . .	296.151.796,21	84.248.701,39	211.903.094,82	
Spese accessorie.				
Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti	284.298.953,50	»	284.298.953,50	»
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di Tesoreria.	»	»	»	»
Reintegro al fondo di riserva, per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie	66.000.226,38	36.000.226,38	30.000.000, »	13
Contributo per le spese della Corte dei Conti	120.000, »	»	120.000, »	»
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori. . .	2.922.809,51	»	2.922.809,51	»
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale	129 615,22	»	129.615,22	»
Annualità per elettrificazione delle linee	4.361.308,75	»	4.361.308,75	»
Totale spese accessorie . . .	357.832.913,36	36.000.226,38	321.832.686,98	
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria e avanzo di gestione.				
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale	39.530.198, »	»	39.530.198, »	»
is — Sovvenzione alla gestione boschi Albania	30.000.000, »	»	30.000.000, »	»
er — Versamento alla parte straordinaria degli utili provenienti dalla gestione carboni.	200.000.000, »	200.000.000, »	»	11-*bis*
Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione . . .	378.125.347,34	»	378.125.347,34	»
ale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria .	647.655.545,34	200.000.000, »	447,655.545,34	
Totale generale della spesa . . .	**5.499.211.789.20**	**431.792.544,20**	**5.067.419.245,** »	

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

Sviluppo, per articoli, dei capitoli della ENTRATA e della SPESA pel 1925-26, compresi i residui, e confronto col 1924-25.

ENTRATE	1925-26	1924-25
Prodotti del traffico.		
1. **Rete principale** (1).		
Viaggiatori	1.632.255.604, 16	1.409.272.119, [illegible]
Bagagli e cani	67.754.869, 31	56.287.113, 8[illegible]
Merci a grande velocità	576.951.436, 35	507.052.065, 21
» a piccola velocità	2.570.024.010, 02	2.092.139.623, [illegible]
Totale	4.846.985.919, 84	4.064.750.922, 72
2. **Ferrovie secondarie sicule** (2).		
Viaggiatori	5.008.872, 08	4.514.990, 04
Bagagli e cani	56.205, 31	44.777, 02
Merci a grande velocità	322.628, 22	324.801, 06
» a piccola velocità	2.625.660, 73	2.147.845, 20
Totale	8.013.366, 34	7.032.413, 32
3. **Stretto di Messina** (3).		
Viaggiatori	1.835.930, 18	1.919.606, 93
Bagagli e cani	112.996, 27	167.169, 20
Merci a grande velocità	3.055.092, 83	2.571.550, 27
» a piccola velocità	5.536.983, 52	4.322.945, 43
Totale	10.541.002, 80	8.981.271, 83
Totale prodotti del traffico	4.865.540.288, 98	4.080.764.607, 87

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

ENTRATE	1925-26	1924-25
Introiti indiretti.		
4. Redditi patrimoniali (4):		
Pigioni di locali	**11.902.638,06**	12.903.951,56
Affitto di terreni ed aree di deposito	**2.302.707,78**	2.060.849,97
Vendita di prodotti del suolo	**663.635,77**	535.417,92
Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	**5.075.837,99**	4.127.163,44
Canoni per concessioni di binari di raccordo	**1.786.303,11**	1.976.367,74
Canoni per pedaggi e attraversamenti	**1.261.886,63**	733.606,37
Canone per esercizio gestione Molo Vecchio di Genova	»	615.916, »
Diversi	**296.670,39**	268.929,10
Totale redditi patrimoniali	**23.289.679,73**	23.222.202,10
Telegrammi privati (5)	**1.019.928,08**	985.807,95
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo (6)	»	893.531,49
Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria (7)	**11.002.380,65**	11.077.150,21
Prodotti per servizi accessori (8):		
Tasse per deposito bagagli	**6.381.267,05**	4.032.856,75
Introiti per la rivendita libri e giornali	**425.799,60**	197.698,50
Introiti per noleggio cuscini	**905.010,75**	1.243.203,61
Biglietti d'ingresso nelle stazioni	**3.588.194,** »	3.468.693,20
Servizio di presa e consegna a domicilio	**164.555,45**	142.229,60
Diversi	**2.564.600,44**	1.371.382,35
Totale prodotti per servizi accessori	**14.029.427,29**	10.456.064,01
Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule (9)	**48.126,66**	2.965.254, »
Magazzini generali di Fiume (Introiti della gestione) (9-*bis*)	**512.170,83**	412.555, »
Utili di magazzino (10)	**27.884.839,85**	33.640.265,23
Totale introiti indiretti ferroviari	**77.786.553,09**	**83.652.829,99**

Digitized by Google

ENTRATE	1925-26	1924-25
Introiti a rimborso di spesa.		
5. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa : (16)		
Trasporti per conto dello Stato	2.264.217,29	2.071.686,[illegible]
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	3.540.195,26	1.492.197,[illegible]
Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori	22.048,08	140.793,[illegible]
Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	2.204.118,80	2.260.641,[illegible]
Diversi	379.996,55	207.928,[illegible]
Totale trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	8.410.575,93	6.170.156,[illegible]
Ricuperi di carattere generale: (17)		
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	17.882.273,70	17.289.203,[illegible]
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni e di terzi	3.121.497,25	3.193.350,[illegible]
Prestazioni per altre ferrovie	779.051,88	374.000,[illegible]
Tasse d'esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati	43.433.690,48	20.123.752,[illegible]
Ricuperi di spese per le assicurazioni al personale	958.565,23	636.681,[illegible]
Ritenute per massa vestiario agli agenti appartenenti alla Milizia ferroviaria	239.997,65	»
Ricuperi diversi	14 351.029,85	34.679.959,[illegible]
Totale ricuperi di carattere generale	80.766.106,04	76.296.959,[illegible]
Ricuperi dei servizi : (18)		
Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato e ai terzi	»	5.184.444,[illegible]
Introiti a rimborso di spesa delle Ferrovie secondarie sicule (19)	37.108,25	94.561,[illegible]
Totale introiti a rimborso di spesa	89.213.790,27	87.755.118,[illegible]

Digitized by Google

ENTRATE	1925-26	1924-25
Entrate eventuali.		
6. Proventi eventuali: (11)		
Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate al Tesoro . . .	6.514.485,47	7.076.647,62
Interessi a debito di terzi	2.176.847,58	10.692.729,42
Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e ritardata ultimazione lavori . .	11.427.834,32	2.872.725,21
Differenze di cambio.	1.328.953,32	6.792.022,46
Diversi	»	924.445,59
Totale proventi eventuali . . .	21.448.120,69	28.358.570,30
Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule (12)	18.627,58	10.082,51
Totale entrate eventuali . . .	21.466.748,27	28.368.652,81
Navigazione.		
7. Prodotti della navigazione con le isole:		
Passeggeri (24)	7.741.655,35	12.610.635,56
Merci (25).	1.763.685,60	2.827.079,01
Bestiame (26).	237.311,65	445.009,25
Totale dei prodotti della navigazione con le isole . . .	9.742.652,60	15.882.723,82

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

ENTRATE	1925-26	1924-25
Segue Navigazione:		
8. Introiti diversi della navigazione con le isole:		
Noli marittimi (27)	**702.983,55**	165.722,60
Sovvenzioni del Tesoro per la navigazione con le isole (28)	**1.350.000 —**	2.700.000 —
Totale introiti diversi della navigazione con le isole	**2.052.983,55**	2.865.722,60
9. Prodotti della navigazione libera:		
Introiti e ricuperi dei servizi di navigazione libera (32)	**1.616.228,24**	2.766.035,25
Totale dei prodotti della navigazione libera	**1.616.228,24**	2.766.035,25
Totale della navigazione	**13.411.864,39**	**21.514.481,67**
RIASSUNTO.		
Prodotti del traffico	**4.865.540.288,98**	4.080.764.607,87
Introiti indiretti	**77.786.553,09**	83.652.829,99
Introiti a rimborso di spesa	**89.213.790,27**	87.755.118,98
Entrate eventuali	**21.466.748,27**	28.368.652,81
Navigazione	**13.411.864,39**	21.514.481,67
Totale generale dell'entrata	**5.067.419.245 —**	**4.302.055.691,32**

Digitized by Google

Segue: ALLEGATO N. 2.

SPESE	1925-26	1924-25
Direzione generale.		
10. *Personale* (1):		
Uffici centrali ed uffici distaccati	49.359.609, 82	43.698.918, 15
Magazzini ed agenzie	18.277.456, 04	16.834.817, 45
Totale spese di personale	67.637.065, 86	60.533.735, 60
11. *Forniture, spese ed acquisti* (2):		
Uffici centrali ed uffici distaccati:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	980.036, 46	1.028.356, 95
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	290.511, 66	258.565, 45
Spese per altri titoli diversi	1.170.484, 50	1.233.773, 30
Totale	2.441.032, 62	2.520.695, 70
Magazzini ed agenzie:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	325.480, 11	344.696, 81
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	200.126, 67	132.142, 89
Spese per altri titoli diversi	2.876.238, 77	3.028.784, 93
Totale	3.401.845, 55	3.505.624, 63
Totale spese diverse	5.842.878, 17	6.026.320, 33
Totale Direzione generale	73.479.944, 03	66.560.055, 93
Servizio Movimento e Traffico.		
12. *Personale* (3):		
Servizio centrale, sezioni e riparti	69.837.713, 01	57.892.566, 54
Controlli prodotti	18.144.848, 04	15.091.351, 28
Stazioni	656.574.553, 80	574.941.475, 53
Depositi del personale viaggiante	260.061.559, 64	226.407.703, 53
Totale spese di personale	1.004.618.674, 49	874.333.096, 88

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2

SPESE	1925-26	1924-25
13. *Forniture, spese ed acquisti* (4).		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	**1.450.849,23**	1.504.382,17
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	**318.692,01**	241.732,59
Spese per altri titoli diversi	**342.088,54**	337.569,54
Totale	**2.111.629,78**	2.083.684,27
Controlli prodotti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	**515.572,67**	514.270,23
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	**10.034,13**	2.309,82
Spese per altri titoli diversi	**97.962,21**	84.823,48
Totale	**623.569,01**	601.403,53
Stazioni:		
Stampati e cancelleria	**2.817.504,34**	3.785.380,92
Illuminazione e riscaldamento	**9.007.506,83**	7.942.153,48
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	**3.510.927, »**	2.435.670,76
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	**21.606.095,24**	18.244.331,42
Spese per altri titoli diversi	**10.917.529,99**	5.533.037,44
Totale	**47.859.563,40**	37.940.574,02
Depositi del personale viaggiante:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	**431.412,52**	385.906,34
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	**208.184,23**	212.389,08
Spese per altri titoli diversi	**674.711,48**	603.246,22
Totale	**1.314.308,23**	1.201.541,64

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

SPESE	1925-26	1924-25
Convogli:		
Illuminazione dei convogli ad olio e sussidiaria	713.357,77	714.022,06
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi dei veicoli	14.508.616,03	12.184.012,80
Spese per altri titoli diversi	52.384,26	107.667,89
Totale	15.274.358,06	13.005.702,75
Totale forniture, spese ed acquisti	67.183.428,48	54.832.906,21
Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni (51)	15.300.392,17	13.631.473,72
Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo (6)	7.749.342,75	»
Totale spese diverse	90.233.163,40	68.464.379,93
Totale Servizio Movimento e Traffico	1.094.851.837,89	942.797.476,81
Servizio Materiale e Trazione.		
14. *Personale*: (7)		
Servizio centrale, sezioni e riparti d'ispezione	36.790.939,07	29.917.840,37
Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	343.597.333, »	314.269.064,98
Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche)	26.663.215,94	21.168.096,80
Pulizia, verifica ed untura veicoli	41.319,092,32	36.598.478,68
Totale spese di personale	448.370.580,33	401.953.480,83

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

SPESE	1925-26	1924-25
Segue: Servizio Materiale e Trazione.		
15. *Forniture, spese ed acquisti* (8) — Servizio centrale, sezioni e riparti d'ispezione:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	703.270.45	707.993,29
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	229.859,56	129.603,68
Spese per altri titoli diversi	4.241.304,50	4.143.917,42
Totale	5.174.434,51	4.981.514,39
Locomozione:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	1.858.900,84	1.748.672,68
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.206.316,22	1.887.277,58
Combustibile	577.056.291,57	528.584.134,96
Energia elettrica per la trazione dei treni	25.765.439,56	11.628.713,21
Materie per untura e illuminazione	16.161.856,38	17.141.438,49
Combustibili ed altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori, ecc.	1.426.846,32	1.438.939,10
Fornitura e pompatura d'acqua	6.320.703,55	6.487.076,04
Pulizia ed untura veicoli	7.622.776,77	4.650.696,07
Riscaldamento dei treni con impianti fissi e con carri riscaldatori	3.107.128,52	2.800.029,38
Prestazioni di altre ferrovie	401.286,51	617.541,64
Materie di consumo e spese per altri titoli diversi	25.153.368,56	14.333.862,33
Totale	667.080.923,80	591.318.381,48
Totale forniture, spese ed acquisti	672.255.358,31	596.299.895,87
Manutenzione del materiale rotabile: (9)		
Locomotive, tenders e automotrici a vapore	307.383.191,51	269.593.515,45
Locomotori elettrici ed automotrici elettriche	17.728.777,86	10.618.806,97
Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici	6.255.145,63	3.399.509,79
Carrozze	107.872.014,16	107.547.692,01
Bagagliai	16.180.528,21	18.158.023,87
Carri	175.416.007,30	173.935.406,25
Totale manutenzione materiale rotabile	630.835.664,67	583.252.954,34
Totale spese diverse	1.303.091.022,98	1.179.552.850,21
Totale Servizio Materiale e Trazione	1.751.461.603,31	1.581.506.331,04

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

SPESE	1925-26	1924-25
Servizio lavori e costruzioni.		
16. *Personale*: (10)		
Servizio centrale, sezioni e riparti	**75.402.705,17**	63.834.952,39
Sorveglianza della linea	**57.327.905,97**	54.321.740,72
Manutenzione della linea	**212.743.181,75**	202.586.827,02
Manutenzione impianti di elettrificazione	**18.007.212,77**	15.277.535,29
Operai	**42.450.273,91**	36.757.673,76
Totale spese di personale	**405.931.279.57**	372.778.729,18
17. *Forniture, spese ed acquisti*: (11)		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	**2.345.985,45**	2.772.132,05
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	**641.053,15**	460.353,02
Spese per altri titoli diversi	**1.758.107,75**	1.177.306,31
Totale	**4.745.146,35**	4.409.791,38
Linea:		
Illuminazione e riscaldamento	**2.562.356,97**	2.268.204,67
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	**3.317.107,97**	2.876.959,54
Materie di consumo diverse	**4.072.580,79**	3.337.493,92
Sgombro neve	**5.592.708,96**	132.661,79
Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza delle linee	**1.059.408,23**	412.504,45
Spese per altri titoli diversi	**2.498.706,73**	3.994.429,40
Totale	**19.102.869,65**	13.022.253,77
Stazioni - Illuminazione	**15.074.580,76**	11.567.731,19
Convogli - Illuminazione elettrica	**10.719.361,61**	7.723.970,11
Spese per il servizio degli autoveicoli in consegna agli uffici centrali e distaccati	**742.609,86**	440.875,48
Totale forniture, spese ed acquisti	**50.384.568,23**	37.164.621,93

Digitized by Google

SPESE	1925-26	1924-25
Segue: Servizio Lavori e Costruzioni.		
Manutenzione della linea: (12)		
Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc.	21.416.767, 08	15.640.819, 64
Lavori d'armamento di competenza squadre cantonieri affidate a terzi, ecc.	16.453.387, 56	15.394.896, 76
Fabbricati e dipendenze	47.660.683, 23	38.186.243, 05
Meccanismi fissi e condotte d'acqua	4, 615.989, 75	3.687.511, 29
Massicciata	16.676.807, 52	9.204.364, 63
Traverse e legnami d'armamento	35.649.544, 25	43.108.870, 70
Manutenzione degl'impianti di elettrificazione	7.133.342, 09	3.446.623, 80
Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi, apparati centrali di manovra, orologi e misure metriche	14.442.357, 66	13.598.805, 34
Manutenzione delle linee telegrafiche	106.421, 55	213.781, 58
Totale manutenzione della linea . . .	164.155.300, 69	142.481.916, 79
Totale spese diverse . . .	214.539.868, 92	179.646.538, 72
Totale Servizio Lavori e Costruzioni . . .	620.471.148, 49	552.425.267, 90
Ferrovie secondarie sicule.		
18. *Personale*: (13)		
Spese d'ufficio	1.646.746, 30	1.407.410, 19
Stazioni	909.121, 18	754.661, 26
Depositi del personale viaggiante	3.421.343, 71	2.601.436, 46
Condotta locomotive e depositi	3.881.722, 21	3.327.148, 08
Pulizia, verifica e untura veicoli	248.145, 24	121.928, 73
Linea	6.901.274, 99	6.400.220, 90
Totale spese di personale . . .	17.008.353, 63	14.612.805, 62

Digitized by Google

SPESE	1925-26	1924-25
Segue : Ferrovie secondarie sicule.		
19. *Forniture, spese ed acquisti*: (14)		
Uffici di Sezione e Riparti	59.250,58	31.839,67
Stazioni	360.109,38	320.090,03
Depositi personale viaggiante	9.989,80	7.540,21
Convogli	35.054,62	30.159,55
Locomozione	4.912.253,16	4.014.446,30
Linea	119.740,84	135.675,23
Indennizzi	87.761,67	175.021,82
Totale forniture, spese ed acquisti	5.584.160,05	4.714.772,81
Manutenzione del materiale rotabile (15)	6.129.054,94	4.139.966,29
Manutenzione della linea (16)	1.590.013,28	1.407.600,89
Totale spese diverse	13.303.228,27	10.262.339,99
Totale Ferrovie secondarie sicule	30.311.581,90	24.875.145,61
Stretto di Messina.		
20. *Personale* (17)	4.975.877,81	4.425.135,83
21. *Forniture, spese ed acquisti*: (18)		
Ufficio	33.627,99	2.948,19
Ferry-boats	4.677.184,53	4.801.636,39
Manutenzione degli approdi	7.361,17	122.482,51
Totale forniture, spese ed acquisti	4.718.173,69	4.927.067,09
Totale stretto di Messina	9.694.051,50	9.352.202,92

Digitized by Google

Segue **ALLEGATO N. 2.**

SPESE	1925-26	1924-25
Spese generali.		
22. *Attinenti al personale:*		
Contributo al fondo pensioni e sussidi (19)	**334.390.239, 06**	304.930.122, 07
Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti, aventi diritto al trattamento di pensione del personale addetto ai pubblici servizi (19-*bis*)	**194.529, 21**	345.749, 16
Contributo al fondo « opera di previdenza ecc. » (20)	**29.251.697, 65**	24.579.856, 30
Spese per assegni ed indennità diverse al personale (21)	**42.830.980, 49**	53.136.597, 87
Gratificazioni al personale (22)	**9.600.000 —**	6.600.000 —
Oblazioni e sussidi al personale (23)	**1.331.393, 16**	785.896, 83
Spese per il servizio sanitario (24)	**5.267.166, 25**	3.884.173, 04
Totale spese generali attinenti al personale	**422.866.005, 82**	394.262.395, 27
23. *Diverse:*		
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi (25)	**6.136.197, 83**	4.218.300, 39
Imposte e tasse (26)	**6.401.003, 87**	6.889.678, 75
Spese giudiziali e contenziose (27)	**1.738.549, 55**	2.509.725, 70
Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'uffici e di magazzino (28)	**951.912, 92**	1.066.836, 87
Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà (29)	**4.796.616, 32**	6.582.811, 12
Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere (30)	**6.151.139, 02**	3.745.093, 28
Spese per la sorveglianza dei trasporti (31)	**15.000.000 —**	2.374.597, 78
Contributo nelle spese stazioni e dei tronchi di uso comune, ecc. (32)	**6 345.918, 99**	5.669.877, 69
Spese per il « Dopolavoro » (32-*bis*)	**2.196.450 —**	»
Compensi ad amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni (33)	**7.048.899, 60**	8.315.378, 30
Spese per il servizio degli autoveicoli (34)	**1.817.881, 83**	2.040.000, 00
Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nello acquisto e nella costruzione di case economiche per ferrovieri (35)	**1.193.401, 19**	1.193.401, 19
Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino. e danni per ammanchi di materie e perdite di somme valori: (36)		
Danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne ecc.	**89.359, 15**	602.804, 05
Spese casuali: (36-*bis*)	**168.999, 80**	»
Spese diverse (36-*ter*)		
Varie	**2.881.582, 34**	»
Totale spese generali diverse	**62.917.912, 41**	45.208.515, 02
Totale spese generali	**485.783.918, 23**	**439.470.910, 29**
24. **Servizi secondari.**		
Annualità per la ricostruzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione case economiche ferrovieri (38)	**439.370, 87**	390.057, 48
Totale servizi secondari	**439.370, 87**	390.057, 48

Digitized by Google

SPESE	1925-26	1924-25
Navigazione.		
NAVIGAZIONE CON LE ISOLE.		
25. *Personale*: (39)		
Ufficio centrale e uffici distaccati	796.784,46	943.888,82
Personale di coperta	1.042.342,09	1.652.187,—
Personale di macchina	1.822.484,78	2.575.089,79
Personale ausiliario	426.332,17	704.223,28
Totale spese di personale	4.088.003,50	5.875.388,89
26. *Forniture, spese ed acquisti*: (40)		
Ufficio centrale ed uffici distaccati:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	17.754,62	36.421,71
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	981, »	3.509,49
Spese per altri titoli diversi	20.511,90	12.065,02
Piroscafi:		
Combustibile	5.939.041,01	10.658.460,36
Materie di consumo	212.091, »	442.650,91
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	145.789,05	292.815,37
Manutenzione e riparazione piroscafi	538.554,87	1.491.988,44
Spese per altri titoli diversi	542.591,01	1.312.590,67
Manutenzione del materiale portuale	»	2.920, »
Totale forniture, spese ed acquisti	7.477.314,46	14.253.361,97
Indennizzi (41)	7.321,78	3.892,57
Ancoraggi e spese portuali (42)	1.440,946,76	1.994.580,01
Noleggio di piroscafi (43)	4.229.596,88	10.804.215,36
Spese generali (44)	945.425,83	887.319,78
Totale spese diverse	14.100.605,71	27.943.369,69
Totale navigazione con le isole	18.188.609,21	33.818.758,58
NAVIGAZIONE LIBERA:		
27. *Personale*: (45)	327.510,48	509.656,13
28. *Forniture, spese ed acquisti*: (46)		
Combustibile	538.720,83	661.756,31
Materie di consumo	36.599,12	96.026,17
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	16, »	15.561,35
Manutenzione e riparazione piroscafi	89.426,20	90.208,75
Ancoraggio e spese portuali	95.752,79	316.065,32
Spese per altri titoli diversi	214.628,01	734.056,64
Totale forniture, spese ed acquisti	975.142,95	1.913.674,54
Assegnazione alla riserva per i rischi di mare (48)	25.000, »	53.100, »
Spese generali (49)	18.199, »	37.233, »
Totale spese diverse	1.018.341,95	2.004.007,54
Totale navigazione libera	1.345.852,43	2.513.663,67
Totale della navigazione	19.534.461,64	36.332.422,25

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

SPESE	1925-26	1924-25
29. Spese complementari.		
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (50)	29.500.000 —	27.500.000 —
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (51)	59.000.000 —	36.600.000 —
Rinnovamento del materiale rotabile (52)	121.438.173, 07	101.845.000 —
Spese complementari delle ferrovie secondarie sicule (53)	1.634.921, 75	912.973, 67
Rinnovamento dei piroscafi (54)	330.000 —	660.000 —
Totale spese complementari	211.903.094, 82	167.517.973, 67
30. Spese accessorie.		
Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento (56)	284.298.953, 50	235.125.789, 60
Reintegro al fondo di riserva per spese impreviste (58)	30.000.000 —	28.513.794, 32
Contributo per le spese della Corte dei Conti (60)	120.000 —	120.000 —
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc. (61)	2.922.809.51	1.379.231, 59
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento, ecc. (63)	129.615, 22	129.615, 22
Elettrificazione linee (64)	4.361.308.75	4.268.378, 16
Totale spese accessorie	321.832.686, 98	269.536.808, 89
31. Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.		
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale (66)	39.530.198 —	35.500.000 —
Sovvenzione alla gestione boschi Albania (66-*bis*)	30.000.000 —	»
Versamento dell'avanzo della gestione: (67)		
al Tesoro	278.594.010, 51	175.791.038, 53
alla parte straordinaria	94.531.336, 83	»
alla parte straordinaria per la sistemazione Anzio-Nettuno	5.000 000 —	»
Totale	378.125.347, 34	175.791.038, 53
Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	447.655.545, 34	211.291.038, 53
RIASSUNTO		
Spese d'esercizio rete ferroviaria	4.066.493·456, 22	3.617.377.447, 98
id. della navigazione	19.534.461, 64	36.332.422, 25
Spese complementari	211.903.094, 82	167.517.973, 67
Spese accessorie	321.832.686, 98	269.536.808, 89
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	69.530.198 —	35.500.000 —
Versamento dell'avanzo della gestione	378.125.347, 34	175.791.038, 53
Totale generale della spesa	5.067.419.245 —	4.302.055.691, 32

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

Situazione degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva.

A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA.

Avanzo al 30 giugno 1925	7.408.203,72
Stanziamento dell'anno finanziario 1925-26	29.500.000, »
Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste	»
Ricavi	420.582,06
	37.328.785,78
Spesa	25.516.832,23
Avanzo al 30 giugno 1926	11.811.953,55

B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO.

Avanzo al 30 giugno 1925	24.455.884,82
Stanziamento dell'anno finanziario 1925-26	59.000.000, »
Ricavi	42.137.130,81
	125.593.015,63
Spesa	49.879,904,53
Avanzo al 30 giugno 1926	75.713.111,10

C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.

Avanzo al 30 giugno 1925	»
Stanziamento dell'anno finanziario 1925-26	121.438.173,07
Ricavi	41.426.396,13
	162.864.569,20
Spesa	162.864.569,20
Avanzo al 30 giugno 1926	»

D) RINNOVAMENTO GALLEGGIANTI.

Fondo al 1° luglio 1925	13.161.727,33
Stanziamento dell'anno finanziario 1925-26	330.000, »
Ricavi	»
Interessi maturati a tutto il 30 giugno 1926	674.162,89
	14.165.890,22
Spesa	»
Fondo al 30 giugno 1926	14.165.890,22

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 2.

(*Segue*) Situazione degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva.

E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE SECONDARIE SICULE.

Fondo al 30 giugno 1925	1.237.793,87
Stanziamento dell'anno finanziario 1925-26	1.634.921,75
Ricavi	264.592,39
	3.137.308,01
Spesa	1.596.451,20
Fondo al 30 giugno 1926	1.540.856,81

F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE.

Fondo al 30 giugno 1925	28.804.047,50
Versamento dell'anno finanziario 1925-26	66.000.226,38
Reintegro delle prelevazioni precedenti	»
	94.804.273.88
Prelevamento dal fondo	36.000.226,38
Fondo al 30 giugno 1926	**58.804.047,50**

G) FONDO ASSICURAZIONI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO.

Fondo al 30 giugno 1925	3.284.858,45
Versamento dell'anno finanziario 1925-26	1.581.902,37
	4.866.760,82
Prelevamento dal fondo	3.578.233,92
Fondo al 30 giugno 1926	1.288.526,90

Digitized by Google

(*Segue*) Situazione degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva.

H) FONDO DI RISERVA PER I RISCHI DI MARE RELATIVI ALLA NAVIGAZIONE LIBERA

Fondo al 30 giugno 1925	12.447.047,94
Versamento dell'anno finanziario 1925-26	25.000 »
Interessi sulla parte mutuata alle Cooperative edilizie ferroviarie	365.248,01
	12.837.295,95
Prelevamento dal fondo	»
Fondo al 30 giugno 1926	12.837.295,95

Digitized by Google

ALLEGATO N. 3.

ENTRATA. CAPITOLI da 1 a 3 — **Riassunto dei prodotti del traffico (Rete Stretto di Messina-Secondarie Sicule)**

(vedere Relazione a pag. 16, Capo II, pag. 161, Capo VI e pagg. 229 e 234, Capo VII).

GESTIONI	PRODOTTI			TOTALE	CONSUNTIVO 1924-25	DIFFERENZA
	Rete (1)	Stretto di Messina	Ferrovie Secondarie Sicule			
Viaggiatori	1.632.255.604, 16	1.835.930, 18	5.008.872, 08	1.639.100.406, 42	1.415.706.716,63	+ 223.393.689, 79
Bagagli e cani	67.754.869, 31	112.996, 27	56.205, 31	67.924.070, 89	56.499.060,11	+ 11.425.010, 78
Merci a G. V.	576.951.436, 35	3.055.092, 83	322.628, 22	580.329.157, 40	509.948.416,54	+ 70.380.740, 86
Merci a P. V.	2.570.024.010, 02	5.536.983, 52	2.625.660, 73	2.578.186.654, 27	2.098.610.414,59	+ 479.576.239, 68
TOTALI	4.846.985.919, 84	10.541.002, 80	8.013.366, 34	4.865.540.288, 98	4.080.764.607,87	+ 784.775.681, 11

(1) Comprende la Rete principale, le Ferrovie Sarde, le linee della Venezia Giulia e Tridentina e le Ferrovie Fiumane.

ALLEGATO N. 4.

Navigazione di Stato — Prodotti del traffico.

(vedere Relazione a pag. 231 Capo VII).

SPECIE	LINEE				TOTALE (2)	CONSUNTIVO 1924-25 (1)
	Civitavecchia Terranova P.	Golfo Aranci Terranova	Terranova Golfo Aranci Maddalena	Palermo-Napoli (1)		
Passeggieri	2.155.549, 14	19.426, 35	85.532, 76	5.481.147, 10	7.741.655, 35	12.610.635, 56
Merci	830.092, 54	2.350, »	57.299, 55	873.943, 51	1.763.685, 60	2.827.079, 01
Bestiame	128.837, 75	»	39, 25	108.434, 65	237.311, 65	445.009, 25
TOTALI	3.114.479, 43	21.776, 35	142.871, 56	6.463.525, 26	9.742.652, 60	15.882.723, 82

(1) Comprende i prodotti del tratto Napoli-Palermo della linea settimanale Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi.
(2) Col 1° gennaio 1920 le Ferrovie dello Stato hanno cessato di esercitare le linee di navigazione e con la stessa data sono state assunte dalla Società *Transatlantica Italiana*, Società *Sarda d'armamento e navigazione* e *Florio* come da convenzione stipulata con le medesime dal Regio Governo.

Digitized by Google

ALLEGATO N. 5.

Anticipazioni del tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.

vedere Relazione a pag. 22 e seguenti, Capo II.

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Entrate diverse	TOTALI
Legge 22 *aprile* 1905, *n.* 137	95.000.000, »	»	»	95.000.000, »
Legge 19 *aprile* 1906, *n.* 127	187.000.000, »	»	»	187.000.000, »
Legge 23 *dicembre* 1906, *n.* 638	610.000.000, »	9.016.755, 23	»	619.016.755, 23
Legge 7 *luglio* 1907, *n.* 429, modificata dalla *legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372:				
art. 22, comma 1°): quintuplo della eccedenza sul prodotto di 410 milioni fino al 30 giugno 1914 .	(a) 824.981.922, »	»	»	834.981.922, »
art. 22, comma 3°): fornitura carrozze postali e cellulari	10.000.000, »	»	»	
Legge 5 *aprile* 1908, *n.* 111, (naviglio)	15.000.000, »	»	»	15.000.000, »
Legge 13 *luglio* 1910, *n.* 466, (spese per lavori patrimoniali e di ripristino in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908).	25.000.000, »	»	»	25.000.000, »
Legge 13 *aprile* 1911, *n.* 310, (art. 13): acquisto di 4000 carri.	28.000.000, »	»	»	28.000.000, »
Decreto Reale 23 *agosto* 1914, *n.* 957, da convertirsi in legge, per aumento della dotazione di magazzino . . .	23.066.285, 87	»	»	23.066.285, 87
Decreto-legge luogotenenziale 20 *giugno* 1915, *n.* 1048, (maggiori spese occorrenti per acquisto di materiale rotabile e di piroscafi)	(b) 104 000.000, »	»	»	104.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale 23 *novembre* 1915, *n.* 1637, (ulteriori spese straordinarie)	60.000.000, »	»	»	60.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale, 18 *febbraio* 1917, *n.* 330, (ulteriori spese straordinarie)	40.000.000, »	»	»	40.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale 8 *settembre* 1918, *n.* 1343, (ulteriori spese straordinarie)	100.000.000, »	»	»	100.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale 14 *novembre* 1918, *n.* 1791, (acquisto straordinario rotabili per i bisogni della guerra)	380.000.000, »	»	»	380.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale 17 *novembre* 1918, *n.* 1698, *e* 9 *marzo* 1919, *n.* 361, (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19-1922-23)	1.800.000.000, »	»	»	1.800.000.000, »
Residuo del fondo migliorie (1907-908) versato alle entrate straordinarie	»	16.791.093, 49	»	16.791.093, 49
Decreto luogotenenziale 25 *gennaio* 1916, *n.* 57, (provvedimenti per la elettrificazione delle linee ferroviarie) . .	»	37.000.000, »	50.000.000, »	87.000.000, »
Regio decreto-legge 2 *maggio* 1920, *n.* 597, (applicazione trazione elettrica sulle linee ferroviarie)	800.000.000, »	»	»	800.000.000, »
Da riportarsi . . .	5.102.048.207, 87	62.807.848, 72	50.000.000, »	5.214.856.056, 59

(a) Non compresi i prodotti della navigazione con le isole.
(b) Dedotti 9 milioni per acquisto di piroscafi portati in economia perchè non impegnati nella gestione 1922-23. (V. capitolo 46 dell'entrata e capitolo 80 della spesa). Restano quindi diminuiti di eguale spesa le disponibilità per gli impegni della parte straordinaria.

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 5.

Segue **Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.**

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Entrate diverse	TOTALI
Riporto . . .	5.102.048.207, 87	62.807.848, 72	50.000.000, »	5.214.856.056, 59
Legge di bilancio 1921-22 (aumento dotazione di magazzino)	160.000.000, »	»	»	160.000.000, »
Regio decreto-legge 19 *sett.* 1921, *n.* 1298, (acquisto locomotori elettrici)	160.000.000, »	»	»	160.000.000, »
Legge 8 *dicembre* 1921, *n.* 1830, (acquisto rotabili e materiali esercizio)	440.000.000, »	»	»	440.000.000, »
Legge 8 *dicembre* 1921, *n.* 1831, (spese patrimoniali ferrovie sarde)	92.000.000, »	»	»	92.000.000, »
Legge di bilancio 1922-23 (aumento dotazione magazzino).	160.000.000, »	»	»	160.000.000, »
Legge di bilancio 1923-24 (aumento dotazione di magazzino)	140.000.000, »	»	»	140.000.000, »
Regio decreto-legge 3 *febbraio* 1924, *n.* 160, (ulteriori spese patrimoniali)	400.000.000, »	»	»	400.000.000, »
Regio decreto-legge 8 *maggio* 1924, *n.* 697, (acquisto locomotive germaniche per conto riparazioni)	47.000.000, »	»	»	47.000.000, »
Regio decreto-legge 28 *agosto* 1924, *n.* 1397, (costruzione materiale rotabile)	50.000.000, »	»	»	50.000.000, »
Regio decreto-legge 1° *febbraio* 1925, n. 171, (costruzione materiale rotabile)	134.000.000, »	»	»	134.000.000, »
Regio decreto-legge 19 *febbraio* 1925, *n.* 207, (completamento impianti ferroviari Stazione di Milano)	260.000.000, »	»	»	260.000.000, »
Legge di bilancio 1925-26 (aumento dotazione di magazzino)	100.000.000, »	»	»	100.000.000, »
Regio decreto-legge 29 *luglio* 1925, n. 1375, (elettrificazione Bolzano-Brennero)	60.000.000, »	»	»	60.000.000, »
Regio decreto-legge 20 *ottobre* 1925, n. 1932, (assegnazione di fondi straordinari per il biennio 1° luglio 1925-30 giugno 1927)	1.705.468.663, 17	(a) 94.531.336, 83	100.000.000, »	1.900.000.000, »
Regio decreto-legge 31 *dicembre* 1925, n. 2439, (aumento dotazione magazzino)	»	»	200.000.000, »	200.000.000, »
Regio decreto-legge 9 *maggio* 1926, n. 840, (sistemazione ferrovia Anzio-Nettuno)	12.000.000, »	»	»	12.000.000, »
Regio decreto-legge 3 *giugno* 1926, n. 689, (sovvenzione per le maggiori spese di dogana relative alle locomotive tedesche in conto riparazioni)	1.500.000, »	»	»	1.500.000, »
Entrate diverse :				
Anni finanziari . . . 1907-08 al 1924-25	»	»	93.626.924, 68	106.668.852, 07
Anni finanziari . . . 1925-26	»	»	13.041.927, 39	
TOTALI . . .	9.024.016.871, 04	157.339.185, 55	456.668.852, 07	9.638.024.008, 66

(a) In attesa di esatta determinazione del quadruplo dell'aumento dei prodotti di cui all'articolo 1 del Regio decreto indicato, l'importo degli impegni che il decreto stesso ha dato facoltà di prendere nel primo dei due esercizi in esso considerati viene provvisoriamente indicato in milioni 1.800, suddivisi in lire 94.531.336,83 a carico della parte ordinaria del bilancio quale quarta parte dell'avanzo dell'esercizio 1925-26 e lire 1.705.468.663,17 a carico del Tesoro.

Digitized by Google

Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1926 per spese di carattere patrimoniale.

(Vedere Relazione pag. 23, Capo II).

	Somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925	Esercizio 1925-26		Totale delle somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1926	Somme pagate al 30 giugno 1925	Somme pagate nell'esercizio 1925-26	Totale delle somme pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1926
		Impegni autorizzati	Economie verificatesi in sede di liquidazione finale ed impegni annullati o regolarizzati				
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	3.204.498.372,76	746.174.232,02	39.435.474,03	3.911.237.130,75	2.272.031.216,30	261.823.075,31	2.533.858.191,61
idem autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione	2.188.98 ,52	129.683,96	402.000, »	1.916.665,48			
Spese di primo impianto — per l'amministraz. centrale e dipendenti servizi	3.725.727,55	»	»	3.725.727,55	3.725.580,55	»	3.725.580,55
Spese di primo impianto — per l'esercizio di navigazione	701.972,93	»	»	701.972,93	639 938, »	31.407,11	671.345,41
Materiale rotabile — nuovi acquisti (b) (c)	2.713.539.256,57	659.661.312,80	»	3.373.200.579,37	2.246.499.660,98	13.234.030,73	2.259.733.691,71
Materiale rotabile — aggiunte e migliorie (d)	122.250.815,89	43.627.190,01	704,75	165.877.301,14	61.219 912,16	24.056.205,44	85.306.117,90
Materiale di navigazione — nuovi acquisti — per lo stretto di Messina e pel servizio dei porti (e)	23.989.550,30	40.000 000	»	63.989.550,30			
Materiale di navigazione — nuovi acquisti — per il servizio colle i sole	23.242.666,83	»	»	23.242.666,83	36.350.025,72	»	36.350.025,72
Materiale di navigazione — aggiunte e migliorie	364.680,79	»	»	364.680,79			
Materiale di esercizio (f)	326.126.257,89	67.797.462,33	6.114.619,67	387.809.100,55	220.361 479,56	26.447.176,10	246.808.655,66
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni	17.752.575,96	»	»	17.752.575,96	17.752.575,96	»	17.752.575,96
Integrazione deficiente manutenzione	19.173.272,93	26.100, »	»	19.199.372,93	19.142.805,52	»	19.142.805,52
Aumento dotazione di magazzino (g)	516.223.143,34	300.000.000, »	»	816.223.143,34	516.223.143,34	300 000.000, »	816.223.143,34
Spese per il terremoto del 28 dicembre 1908 (h)	25.857.808,89	1.050, »	129.600, »	25.729.258,89	25.345 175,37	»	25.345.175,37
TOTALE	6.999.635.091,15	1.857.417.031,12	46.082.398,46	8.810.969.726,81	5.419.324.513,76	625.592.794,99	6.044.917.308,75

(a) Comprende anche l'importo per lavori approvati con decreto ministeriale a carico della cassa aumenti patrimoniali e del primo fondo di riserva ed in corso di esecuzione al 30 giugno 1905; e l'importo degli impegni di quelli già approvati in conto capitale ed in conto cassa aumenti patrimoniali per le linee meridionali ed in corso di esecuzione al 26 marzo 1906 per complessive lire 11.210.690,04 al 30 giugno 1925.

(b) Comprende anche l'importo degli impegni per saldi di pagamenti relativi a forniture di rotabili al 30 giugno 1905 per le tre cessate reti, di quelli per forniture ordinate per la ex rete meridionale ed in corso al 25 marzo 1906; quelli per le forniture ordinate in cessata gestione rete mediterranea ed eseguiti in gestione Stato, ed infine quelli per rotabili riscattati per le linee ex venete ammontanti complessivamente al 30 giugno 1926 a lire 45.473.881,30.

(c) Non comprende l'importo degli impegni e delle spese corrispondenti ai contributi della parte ordinaria del bilancio per il rinnovamento dei rotabili.

(d) Comprende anche il saldo dei lavori per miglioramenti a rotabili in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 ed ammontanti complessivamente a lire 151.093,13.

(e) Impegni presi a carico dei fondi del materiale rotabile.

(f) Comprende anche il saldo delle forniture di materiale d'esercizio in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 per le tre cessate reti, di quelle in corso al 25 marzo 1906 sulle linee ex meridionali, nonchè il materiale di esercizio riscattato per le linee ex venete per il complessivo importo di lire 180.892,70 a tutto l'esercizio 1925-26.

(g) Altri 20 milioni furono sovvenzionati dal Tesoro nel 1905-06 per completare la dotazione di magazzino.

(h) La somma complessiva per lavori e provviste in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908 non deve superare quella dei 25 milioni di cui all'articolo 62 della legge 13 luglio 1910, n. 466. Al conto stesso continueranno però ad imputarsi gli impegni per le maggiori spese riferibili a detti lavori e provviste fino a tanto che siano ultimate le liquidazioni finali, e quando ciò si sarà verificato, l'eccedenza oltre i 25 milioni verrà stornata a carico dei conti di competenza della parte ordinaria e straordinaria del bilancio, a seconda della natura dei lavori.

Digitized by Google

Consistenza patrimoniale, al 30 giugno 1926, dei materiali di scorta nei magazzini od in corso di regolarizzazione contabile per lavori ed impianti.

(Vedere Relazione pag. 24, Capo II e pag. 211, Capo VII).

CONSEGNATARI	MATERIALI in magazzino e presso i Servizi pei bisogni dell'esercizio e dei lavori (1)	MATERIALI in corso di regolarizzazione contabile per lavori eseguiti od impegnati per lavori speciali ed in corso di esecuzione (2)	MATERIALI fuori uso (3)	TOTALI (4)
Magazzino approvvigionamenti	365.970.503, 12	»	29.106.723, 64	395.077.226, 76
Magazzino distributore viveri	16.892.434, 75	»	»	16.892.434, 75
Depositi combustibili	284.749.421, 89	»	»	284.749.421, 89
Servizio materiale e trazione:				
nei magazzini a scorte mobili	13.988.721, 80	»	»	13.988.721, 80
nei depositi locomotive e squadre di rialzo:				
a) rete principale	17.900.800, 59	589.269, 76	»	18.490.070, 35
b) linee secondarie sicule	648.275, 22	»	»	648.275, 22
nelle officine materiale rotabile:				
a) materiali diversi	4.846.327, 53	11.094.079, 41	»	15.940.406, 94
b) sale montate	16.019.839, 74	»	»	16.019.839, 74
nelle officine private	9.226.129, 48	2.271.379, 01	»	11.497.508, 49
Servizio lavori e costruzioni:				
a) Lavori:				
lungo le linee	144.681.355, 41	82.460.565, 13	13.728.662, 50	240.870.583, 04
nelle officine	»	1.697.429, 63	3.900, »	1.701.329, 63
b) Elettrificazione:				
lungo le linee	71.457.035, 02	19.013.592, 53	222.864, 37	90.693.491, 92
nei cantieri	»	5, 259.414, 99	»	5.259.414, 99
c) Costruzioni	2.405.963, 07	»	»	2.405, 963, 07
Esercizio navigazione:				
stretto di Messina	2.519.293, 32	»	»	2.519.293, 32
TOTALI	951.306 100, 94	122.385.730, 46	43.062.150, 51	1.116.753.981, 91

Digitized by Google

Valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio costituente la dotazione al 30 giugno 1926.

(*Vedere Relazione a pag. 24 Capo II*).

OGGETTO	SITUAZIONE al 30 giugno 1925		VARIAZIONI avvenute nell'esercizio finanziario 1925-26 per nuovi acquisti, demolizioni o rettifiche di valori				SITUAZIONE al 30 giugno 1926	
			Aumenti		Diminuzioni			
	quantità	valore (lire)	quantità	valore (lire)	quantità	valore (lire)	quantità	valore (lire)
Locomotive a vapore ed elettriche, locomotive a nafta per manovra, automotrici a vapore ed elettriche, gru automotrici a benzina	7.209	1.659.186.865,07	(a) 33	21.299.616,80	(b) 135	12.338.729,84	7.107	1.668.147.752,03
Carrozze	10.294	680.962.290,43	1.209	83.387.868,08	(b) 1.992	44.210.028,34	9.511	720.140.130,17
Bagagliai	4.497	144.714.680,25	293	4.483.800, »	(b) 605	6.351.458,97	4.185	142.847.021,28
Carri merci e carri speciali	156.433	1.729.093.199,80	(c) 6.652	161.439.613,73	(b) 8.527	67.597.530,90	154.558	1.822.935.282,63
Materiale d'esercizio	»	254.675.687,96	»	(d) 39.157.668,16	»	6.021.962,20	»	(e) 287.811.393,92
Materiale galleggiante — per la Navigazione di Stato	»	18.037.670,29	»	»	»	»	»	18.037.670,29
Materiale galleggiante — per lo Stretto di Messina ed altri servizi . .	»	13.966.930,16	»	10.200.000, »	»	538.505,83	»	23.628.424,33
TOTALI . . .		4.500.637.323,96		319.968.566,77		137.058.216,08		4.683.547.674,65

(a) di cui 1 locomotive della linea Palermo-Corleone-S. Carlo ed 1 locomotiva a nafta prese in carico a sola quantità.
(b) » » 5 locomotive, 18 carrozze, 2 bagagliai e 33 carri della linea Palermo-Corleone-S. Carlo in carico a sola quantità.
(c) » » 1 carro della linea Palermo-Corleone-S. Carlo e 78 carri a serbatoio ceduti al Ministero della guerra, presi in carico a sola quantità.
(d) » » Lire 5.218,20 relative ai magazzini generali
(e) » » Lire 761.513,35, importo del materiale di esercizio in dotazione ai magazzini generali di Fiume.

Digitized by Google

Digitized by Google

ALLEGATO 9. — Lunghezza della rete in chilometri.

» 10. — Potenzialità delle stazioni al 30 giugno 1926 e 1905.

Digitized by Google

ALLEGATO N. 9.

Lunghezza della rete in chilometri.

(*Vedere Relazione pag. 38, Capo IV*).

	Linee esercitate dalle Ferrovie dello Stato				Linee italiane di confine esercitate da altre amministrazioni		Lunghezza reale della rete di Stato al 30 giugno 1926 (col. 3 + 5)
	lunghezza reale al 30 giugno 1926			lunghezza media esercitata nell'anno 1925-26	lunghezza reale al 30 giugno 1926	lunghezza media esercitata nell'anno 1925-26	
	a semplice binario	a doppio binario	in complesso				
	1	2	3	4	5	6	7
A) *A scartamento normale*							
1° in territorio italiano:							
Compartimento di Torino	1.413,352	394,393	1.807,745	1.807,745	—	—	1.807,745
Id. » Milano	901,753	538,125	1.439,878	1.439,878	(*) 33,668	33,668	1.473,546
Id. » Venezia.	596,012	703,679	1.299,691	1.299,691	7,442	7,442	1.307,133
Id. » Trieste	588,151	192,018	780,169	780,169	(**) 27,801	27,801	807,970
Id. » Genova	304,798	211,151	515,949	515,949	(***) 7,286	7,286	523,235
Id. » Bologna	750,767	393,621	1.144,388	1.144,388	—	—	1.144,388
Id. » Firenze	877,164	422,597	1.299,761	1.299,761	—	—	1.299,761
Id. » Ancona	1.030,511	92,954	1.123,465	1.123,465	—	—	1.123,465
Id. » Roma.	898,944	533,404	1.432,348	1.430,624	—	—	1.432,348
Id. » Napoli	941,065	184,867	1.125,932	1.119,967	—	—	1.125,932
Id. » Bari	1.097,684	18,929	1.116,613	1.109,244	—	—	1.116,613
Id. » Reggio Calabria	978,879	—	978,879	978,879	—	—	978,879
Id. » Palermo	1.277,147	—	1.277,147	1.277,147	—	—	1.277,147
Delegazione di Cagliari	417,789	—	417,789	422,076	—	—	417,789
Totale in territorio italiano	12.074,016	3.685,738	15.759,754	15.748,983	76,197	76,197	15.835,951
2° di confine in territorio estero .	—	11,570	11,570	11,570	—	—	—
Totale generale . . .	12.074,016	3.697,308	15.771,324	15.760,553	—	—	—
B) *A scartamento ridotto:*							
Compartimento di Venezia	141,385	—	141,385	141,385	—	—	—
id. » Trieste	122,992	—	122,992	122,992	—	—	—
Gruppo Sicilia.	461,814	—	461,814	461,814	—	—	—
Totale . . .	726,191	—	726,191	726,191	—	—	—

Come lunghezza reale esercitata al 30 giugno 1926 si è assunta per ogni linea la distanza fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, computando nel complesso una sola volta i tronchi comuni a più linee.

La lunghezza media esercitata nell'anno si ragguaglia per ciascuna linea a tanti 366/esimi della lunghezza reale di cui sopra, quanti sono stati i giorni di effettivo esercizio.

(*) Di cui km 18,811 da Domodossola a Iselle a doppio binario. — (**) Di cui km. 10,198 da Postumia al confine jugoslavo a doppio binario. — (***) Tronco confine francese-Ventimiglia a doppio binario.

Digitized by Google

ALLEGATO N. 10.

Potenzialità delle stazioni al 30 giugno 1926 e 1905.

(Vedere Relazione pag. 50, Capo IV).

COMPARTIMENTI E DELEGAZIONI	Fronti di magazzino e tettoie		Fronti di piani scaricatori scoperti		Fronti di binario per carico e scarico diretto		Binari per deposito veicoli		Binari di manovra		Aree coperte per deposito		Aree scoperte per deposito	
	Capacità in numero di carri										Metri quadrati			
	Al 30 giugno 1926	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1926	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1926	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1926	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1926	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1926	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1926	Al 30 giugno 1905
Torino	762	475	1.736	1.151	6.973	3.568	17.612	9.565	23.284	14.571	49.632	34.547	134.507	84.384
Milano	954	500	1.357	674	8.781	3.408	33.783	17.620	11.201	1.080	86.765	33.300	114.806	52.507
Venezia	982	484	1.701	616	9.253	2.343	24.343	8.648	27.479	6.080	181.886	126.600	341.175	54.436
Genova	785	469	758	604	13.170	6.381	15.369	9.414	9.228	4.847	103.889	55.487	74.901	27.870
Bologna	1.258	1.073	1.451	1.153	6.185	2.952	18.262	10.307	18.190	9.401	78.957	66.884	145.207	108.866
Firenze	1.387	1.146	1.505	1.038	6.923	1.800	16.550	4.857	15.126	7.638	56.363	34.531	137.555	106.063
Ancona	339	256	768	572	3.070	1.260	5.159	1.919	15.942	10.091	24.128	15.574	60.345	45.693
Roma	467	355	1.165	863	3.269	1.529	10.804	3.387	16.711	11.973	44.742	35.211	103.528	82.940
Napoli	440	331	934	724	4.552	1.658	15.147	7.099	9.019	5.411	37.103	25.454	68.363	52.274
Bari	265	220	579	482	1.585	1.105	9.677	4.732	5.233	3.606	21.832	16.969	37.110	34.849
Reggio Calabria	197	143	396	323	1.326	287	3.097	1.037	7.745	4.761	10.615	8.898	34.468	27.597
Palermo	450	210	675	436	3.236	624	4.846	1.344	6.261	2.314	26.507	12.671	48.669	5.440
Trento *	348	—	833	—	1.103	—	2.223	—	2.891	—	2.460	—	9.700	—
Trieste *	468	—	1.346	—	2.986	—	2.127	—	15.788	—	10.388	—	261.000	—
Cagliari (Delegazione)	79	—	341	—	240	—	416	—	483	—	4.024	—	4.258	—
Totali	9.181	5.662	15.545	8.636	72.652	26.915	179.415	79.929	184.581	81.773	739.291	466.126	1.575.592	682.919

(*) I dati si riferiscono alle sezioni di Trento e Trieste che si ritiene opportuno tenere in evidenza

Digitized by Google

Digitized by Google

ALLEGATO 11. — Situazione generale del personale al 30 giugno 1926.

» 12. — Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.

Digitized by Google

Situazione generale del

(Vedere Relazione

COMPARTIMENTI

LOCALITÀ	Personale stabile ed in prova: Uffici dei capi compartimento	Movimento e traffico: Uffici (1)	Movimento e traffico: Stazioni	Movimento e traffico: Treni	Materiale e trazione: Uffici (1)	Materiale e trazione: Depositi locomotive	Materiale e trazione: Condotta locomotive	Materiale e trazione: Officine depositi e squadre di rialzo	Materiale e trazione: Officine di grandi riparazioni	Materiale e trazione: Verifica e pulizia	Materiale e trazione: Trazione elettrica (depositi, condotta, officine)	Lavori e costruzioni: Uffici (1)	Lavori e costruzioni: Linee	Subalterno	Totale	Uffici dei capi compartimento	Movimento e traffico: Uffici (1)	Movimento e traffico: Stazioni	Movimento e traffico: Treni
Torino	10	274	6.077	1.786	283	596	1.136	1.227	1.323	316	236	290	2.642	88	16.284	—	2	300	[illegible]
Milano	9	288	7.090	1.974	212	717	1.653	1.164	273	263	457	257	2.585	107	17.049	—	—	658	3
Bologna	4	229	4.837	1.410	184	429	982	609	1.003	205	—	219	2.367	80	12.588	—	3	186	25
Venezia	6	224	4.870	1.301	259	675	1.264	1.081	1.161	424	116	246	3.007	105	14.739	—	—	323	—
Trieste	6	186	2.959	1.249	113	410	767	701	—	70	—	173	1.662	72	8.368	—	1	203	6
Genova	9	155	3.824	1.218	149	282	412	594	271	193	1.361	180	1.367	64	10.079	—	—	228	2
Firenze	6	232	5.142	2.178	280	883	1.871	1.139	1.443	240	71	262	2.669	102	16.527	—	—	464	29
Roma	10	214	3.598	1.275	172	633	1.221	784	366	200	—	247	2.524	79	11.323	—	2	225	12
Ancona	5	142	2.546	1.197	126	473	774	535	232	113	—	180	1.321	62	7.706	—	—	81	25
Napoli	8	265	3.962	1.459	268	853	1.395	934	1.053	326	84	231	2.393	123	13.354	—	—	33	20
Bari	4	130	1.906	843	160	515	808	614	633	175	—	169	1.658	63	7.678	—	—	73	20
Reggio Calabria	7	135	2.124	825	90	510	502	334	—	95	—	174	1.443	63	6.302	—	—	56	10
Palermo	10	232	2.934	1.278	193	537	1.160	712	803	259	—	290	2.587	121	11.116	—	—	306	11
Cagliari	4	47	508	142	32	75	134	98	167	14	—	65	378	25	1.689	—	—	42	26
Totali	98	2.753	52.377	18.165	2.530	7.588	14.079	10.526	8.728	2.893	2.325	2.983	28.603	1154	154.802	—	8	3.178	205

(1) Escluso il personale subalterno.

Riassunto del personale e sua ripartizione

DIREZIONE GENERALE

SERVIZI ED UNITÀ SPECIALE (1)	Personale stabile ed in prova	Personale avventizio	Totale generale al 30 giugno 1926	Situazione al 30 giugno 1925	Differenze
Personale d'ufficio.					
Direzione Generale	17	—	**17**	15	+ 2
Servizi dell'esercizio: Movimento e traffico	1.360	—	**1.360**	1.310	+ 50
Servizi dell'esercizio: Materiale e trazione	526	—	**526**	491	+ 35
Servizi dell'esercizio: Lavori e costruzioni (2)	857	—	**857**	828	+ 29
Servizi centrali: Personale e affari generali	765	5	**770**	809	— 39
Servizi centrali: Approvvigionamenti	1.213	21	**1.234**	1.291	— 57
Servizi centrali: Ragioneria	652	7	**659**	653	+ 6
Unità speciale « esercizio navigazione »	30	—	**30**	81	— 51
Totale	5.420	33	**5.453**	5.478	— 25
Personale subalterno	1.060	16	**1.076**	1.023	+ 53
Personale esecutivo.					
Movimento e traffico - Personale operaio	24	—	**24**	47	— 23
Materiale e trazione - Personale operaio	161	—	**161**	114	+ 47
Lavori e costruzioni: Personale operaio	113	6	**119**	133	— 14
Lavori e costruzioni: Officina materiale fisso Pontassieve cantieri per la trazione elettrica di Bologna e iniezioni legnami di Livorno e Deposito attrezzi Roma-Tuscolana	440	50	**490**	356	+ 134
Lavori e costruzioni: Esercizio linee elettriche	1.531	35	**1.566**	1.723	— 157
Lavori e costruzioni: Linee elettriche in costruzione	579	306	**885**	605	+ 280
Personale e Affari generali - Personale operaio	29	—	**29**	20	+ 9
Approvvigionamenti - Magazzini, agenzie marittime e fabbriche di mattonelle	948	18	**966**	1.052	— 86
Esercizio navigazione - Personale navigante	222	96	**318**	734	— 416
Totale	4.047	511	**4.558**	4.784	— 226
Totale generale	10.527	560	**11.087**	11.285	— 198

(1) Compreso il personale degli uffici distaccati dei servizi centrali e direttamente dipendenti da questi. — (2) Compreso il personale d'ufficio dell'officina materiale fisso di Pontassieve, dei cantieri di Bologna e Livorno; degli uffici per l'esercizio di linee elettriche e degli uffici costruzione di nuove linee.

		Personale stabile ed in prova	Personale avventizio
Uffici	Direzione generale	5.194	33
Uffici	Compartimenti e delegazioni	8.317	21
Totale		13.511	54
Personale subalterno		2.176	42
Personale esecutivo.			
Movimento e traffico	Personale operaio	24	—
Movimento e traffico	Stazioni	52.377	3.175
Movimento e traffico	Treni	18.165	205
Materiale e trazione	Personale operaio	161	—
Materiale e trazione	Depositi locomotive	7.588	517
Materiale e trazione	Condotta locomotive	14.079	—
Materiale e trazione	Officine depositi e squadre rialzo	10.526	372
Materiale e trazione	Officine di grandi riparazioni	8.728	437
Materiale e trazione	Verifica, pulizia	2.893	102
Materiale e trazione	Trazione elettrica	2.325	200
Lavori e costruzioni	Personale operaio	113	6
Lavori e costruzioni	Linee	28.308	1.702
Lavori e costruzioni	Esercizio linee elettriche	1.531	35
Lavori e costruzioni	Officina materiale fisso Pontassieve	56	1
Lavori e costruzioni	Cantiere per lavori di elettrificazione di Bologna e cantiere iniezioni di legnami di Livorno e Deposito attrezzi Roma-Tuscolana	94	—
Lavori e costruzioni	Linee elettriche in costruzione	—	—
Personale e Affari generali - Personale operaio		29	—
Approvvigionamenti - Magazzini, agenzie marittime e fabbriche mattonelle		948	18
Unità speciale - Esercizio navigazione - Personale navigante		222	96
Totale personale esecutivo		148.167	6.875
Totale personale d'ufficio ed esecutivo		163.854	6.971
Personale addetto all'esercizio		163.854	6.971
Personale non addetto all'esercizio		1.475	468
Totale generale		165.329	7.439

Digitized by Google

personale al 30 giugno 1926.

pag. 27, Capo III).

E DELEGAZIONI

PERSONALE AVVENTIZIO — Materiale e trazione: Uffici (1)	Depositi locomotive	Condotta locomotive	Officine depositi e squadre di rialzo	Officine di grandi riparazioni	Verifica e pulizia	Trazione elettrica (depositi, condotte, officine)	Lavori e costruzioni: Uffici (1)	Linee	Subalterno	TOTALE	Totale generale al 30 giugno 1926	SITUAZIONE al 30 giugno 1925	DIFFERENZE
1	4	—	33	29	3	19	—	184	2	585	**16.869**	17.329	— 460
—	68	—	26	3	17	41	—	134	—	950	**17.999**	18.543	— 544
—	11	—	20	24	1	—	1	210	1	482	**13.070**	13.895	— 825
1	18	—	37	33	—	—	—	155	—	564	**15.303**	15.386	— 83
—	125	—	33	—	31	—	—	42	3	444	**8.812**	8.886	— 74
—	29	—	10	75	18	135	—	13	1	511	**10.590**	10.985	— 395
2	42	—	19	13	18	5	1	98	2	690	**17.217**	17.680	— 463
—	36	—	79	15	4	—	—	73	1	447	**11.770**	11.946	— 176
1	3	—	33	8	—	—	—	80	—	231	**7.937**	8.126	— 189
—	25	—	8	8	—	—	—	156	4	254	**13.608**	13.896	— 288
—	21	—	14	48	4	—	—	96	—	282	**7.960**	8.323	— 363
—	32	—	19	—	1	—	1	50	1	170	**6.472**	6.656	— 184
—	40	—	35	90	5	—	4	450	11	957	**12.073**	12.330	— 257
—	69	—	6	94	—	—	1	73	1	312	**2.001**	2.365	— 364
5	523	—	372	437	102	200	8	1.814	27	6.879	**161.681**	164.860 + 1.486	— 4.665

in addetto e non addetto all'esercizio.

ADDETTO ALL'ESERCIZIO: Totale generale al 30 giugno 1926	SITUAZIONE al 30 giugno 1925	DIFFERENZE	Personale addetto alle costruzioni, a lavori in conto patrimoniale, alle officine apparati centrali di Milano e materiale fisso di Pontassieve e ai cantieri trazione elettrica di Bologna e iniezioni legnami di Livorno: Stabile ed in prova	Avventizio	Totale generale al 30 giugno 1926	SITUAZIONE al 30 giugno 1925	DIFFERENZE
5.227	5.271	— 44	226	—	**226**	207	+ 19
8.338	8.501	— 163	47	—	**47**	37	+ 10
13.565	13.772	— 207	273	—	**273**	244	+ 29
2.218	2.085	+ 133	38	1	**39**	25	+ 14
24	47	— 23	—	—	—	—	—
55.555	56.062	— 507	—	—	—	—	—
18.370	18.417	— 47	—	—	—	—	—
161	203	— 42	—	—	—	—	—
8.111	8.672	— 561	—	—	—	—	—
14.079	14.329	— 250	—	—	—	—	—
10.898	10.923	— 25	—	—	—	—	—
9.165	8.803	+ 362	—	—	—	—	—
2.995	3.520	— 525	—	—	—	—	—
2.525	2.138	+ 387	—	—	—	—	—
119	179	— 60	—	—	—	—	—
30.010	33.190	— 3.180	295	112	**407**	940	— 533
1.566	1.723	— 157	—	—	—	—	—
57	—	+ 57	56	—	**56**	112	— 56
94	—	+ 94	234	49	**283**	244	+ 39
—	—	—	579	306	**885**	605	+ 280
29	20	+ 9	—	—	—	—	—
966	1.052	— 86	—	—	—	—	—
318	734	— 416	—	—	—	—	—
155.042	160.012	— 4.970	1.164	467	**1.631**	1.901	— 270
170.825	175.869	— 5.044	1.475	468	**1.943**	2.170	— 227
170.825	175.869	— 5.044					
1.943	2.170	— 227					
172.768	178.039	— 5.271					

N. B. — Nella presente situazione non sono compresi:

a) agenti in aspettativa per servizio militare . . . . . N. 58

b) distaccati presso il Provveditorato del porto di Venezia . . . . . » 34

Digitized by Google

ALLEGATO N. 12.

Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.

(*Vedere Relazione pag. 29, Capo III*).

Spese ordinarie al lordo.

	Esercizio 1924-25			Esercizio 1925-26		
Direzione generale	—	L.	60.799.047,84	—	L.	**67.770.302,86**
Servizio movimento e traffico	—	»	877.806.110,11	—	»	**1.006.427.479,78**
Servizio materiale e trazione	—	»	402.690,181,79	—	»	**449.017.010,35**
Servizio lavori e costruzioni	—	»	383.987.016,41	—	»	**417.289.134,78**
Linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	—	»	14.612.805,62	—	»	**17.008.374,66**
Esercizio navigazione (navigazione con le isole)	—	»	6.601.817,99	—	»	**4.714.603,65**
Navigazione dello Stretto di Messina	—	»	4.489.381,13	—	»	**4.976.996,71**
Servizio degli autoveicoli	—	»	407.569,98	—	»	**499.351,47**
	—	L.	1.751.393.930,87	—	L.	**1.967.702.354,26**

Spese generali attinenti al personale.

Contributi dell'Amministrazione ai fondi pensioni e sussidi e contributo di altre Amministrazioni	L. 305.403.758,88			L. **334.584.768,27**		
Contributo al fondo « Opera di previdenza »	» 24.579.856,30			» **29.251.697,65**		
Spese per assegni e indennità diverse	» 53.145.259,75			» **42.841.623,24**		
Gratificazioni	» 6.600.000, »			» **9.600.000,** »		
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie	» 785.896,83			» **1.331.393,16**		
Spese per il servizio sanitario	» 4.496.663,13			» **6.121.540,76**		
		L.	395.011.434,89		L.	**423.731.023,08**
	Totale	L.	2.146.405.365,76		L.	**2.391.433.377,34**
Navigazione libera		L.	510.505,69		L.	**327.945,27**

Gestione officine.

Officine di grande riparazione	L. 111.228.828,93			L. **131.535.365,23**		
Officine dei depositi e squadre di rialzo	» 124.593.986,33			» **143.068.468,46**		
Officine e cantieri del servizio lavori e costruzioni	» 4.487.377, »			» **4.628.591,75**		
		L.	240.310.192,26		L.	**279.232.425,44**
	Totale generale	L.	2.387.226.063,71		L.	**2.670.993.748,05**

Digitized by Google

ALLEGATO 13. — Consistenza del parco al 30 giugno 1926.

» 14. — Situazione del Parco Veicoli F. S. a scartamento normale al 30 giugno 1926.

» 15. — Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali.

» 16. — Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici elettriche a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali, al 30 giugno 1926 e 1925.

» 17. — Costruzione di nuove locomotive presso l'industria privata.

» 18. — Costruzione di nuovi veicoli presso l'industria privata.

» 19, — Locomotive ed automotrici riparate nelle officine delle F. S. e nelle officine private.

» 20. Veicoli riparati nelle officine F. S., nelle officine private e nelle squadre di rialzo, esercizi 1925-26 e 1924-25.

» 21. — Materiale rotabile a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1925 ed al 30 giugno 1926.

Digitized by Google

ALLEGATO N. 13.

Consistenza del parco al 30 giugno 1926.

(Vedere Relazione pag. 137, Capo V.)

LOCOMOTORI.

SPECIFICAZIONE DEL MATERIALE	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1925	ENTRATI in servizio (durante l'esercizio 1925-26)	USCITI di servizio (durante l'esercizio 1925-26)	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1926	IN COSTRUZIONE: Rimanenza al 30 giugno 1925	IN COSTRUZIONE: Ordinati (durante l'esercizio 1925-26)	IN COSTRUZIONE: Consegnati (durante l'esercizio 1925-26)	IN COSTRUZIONE: Rimanenza al 30 giugno 1926
MATERIALE F. S.								
A scartamento normale.								
Locomotive a vapore	5.676	(2) 1	(3) 61	**5.616**	20	50	—	**70**
Automotrici a vapore	(1) 56	—	(4) 23	**33**	—	—	—	—
Locomotive elettriche	529	17	—	**546**	27	20	17	**30**
Automotrici elettriche	43	—	(5) 5	**38**	—	—	—	—
Gru automotrici a benzina	1	—	—	**1**	—	—	—	—
Locomotive a « nafta » per manovra	1	1	—	**2**	2	—	1	**1**
A scartamento ridotto.								
Locomotive a vapore — per la Sicilia	92	—	(6) 7	**85**	—	8	—	**8**
Locomotive a vapore — per la Trieste-Parenzo	6	—	—	**6**	—	—	—	—
MATERIALE EX AUSTRIACO.								
A scartamento normale.								
Locomotive a vapore	759	2	38	**723**	—	—	—	—
A scartamento ridotto.								
Locomotive a vapore	44	—	1	**43**	—	—	—	—
Automotrici elettriche (a corrente continua)	14	—	—	**14**	—	—	—	—

(1) Più 1 in consegna al Servizio Lavori.
(2) Cedutaci dalla Francia.
(3) Compresa una restituita alla Francia.
(4) Sono state trasformate in carri-riscaldatori.
(5) » » » » carrozze R A B C.
(6) Comprese due passate al Ministero delle Colonie per la Somalia.

A) VEICOLI A SCARTAMENTO NORMALE.

			Quantità in servizio al 30-6-1925	Entrati in servizio (durante l'esercizio 1925-26): provenienti dalla guerra	per nuove costruzioni	forniti dalla gestione officine	per riscatto od acquisto da altre amm.	per variazioni giri inventariali, ecc.	Usciti di servizio: per alienazione: materiale F. S.	materiali provenienti dalla guerra: già marcato F. S.	non marcato F. S.	per variazioni giri inventariali, ecc.	Quantità in servizio al 30-6-1926
Carrozze	in servizio pubblico	a 2 sale	4.467	280	—	—	—	23	745	232	(*) 240	23	**3.530**
		a 3 »	828	—	—	—	—	1	22	6	—	1	**809**
		a 4 »	4.760	1	192	6	—	59	5	—	—	54	**4.959**
	in servizio interno	a 2 sale	10	—	—	1	—	—	—	—	—	—	**11**
		a 3 »	6	—	—	1	—	—	1	—	—	—	**6**
	Totale		10.071	281	192	8	—	83	773	238	240	78	**9.306**
Postali		a 2 sale	110	11	—	—	—	—	—	5	13	—	**103**
		a 3 »	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	**6**
		a 4 »	64	2	—	—	—	—	—	—	—	—	**66**
	Totale		177	16	—	—	—	—	—	5	13	—	**175**
Bagagliai	in servizio pubblico	a 2 sale	3.782	93	—	13			222	70	81	—	**3.515**
		a 3 »	71	—	—	—	—	—	9	2	—	—	**60**
		a 4 »	396	—	—	2	—	—	—	—	—	—	**398**
	in servizio interno	a 2 sale	30	—	—	—	—	—	26	—	—	—	**4**
		a 3 »	12	—	—	—	—	—	6	—	—	—	**6**
	Totale		4.291	93	—	15	—	—	263	72	81	—	**3.983**
Carri	in servizio pubblico	a 2 sale	150.512	1.629	2.680	2.174	(1) 78	990	3.813	1.261	3.203	726	**149.060**
		a 3 »	77	—	—	—	—	—	1	4	—	1	**71**
		a 4 »	1.955	3	5	—	—	1	12	—	—	52	**1.900**
	in servizio interno	a 2 sale	2.446	—	—	52	—	176	131	2	—	415	**2.126**
		a 3 »	78	—	—	—	—	1	3	—	—	—	**76**
		a 4 »	145	—	—	—	—	51	20	—	—	—	**176**
	Totale		155.213	1.632	2.685	2.226	78	1.219	3.980	1.267	3.203	1.194	**153.409**
Totale generale			169.752	2.022	2.877	2.249	78	(2) 1.302	5.016	1.582	3.537	(*) 1.272	**166.873**

(*) Demoliti nei precedenti esercizi fino ad oggi. — (1) Carri serbatoio ceduti dal Ministero della Guerra. — (2) La differenza fra queste cifre è data da N. 5 automotrici elettriche trasformate in carrozze rimorchio TE. - N. 23 automotrici a vapore trasformate in carri riscaldatori e da 2 carri precedentemente segnalati come demoliti i quali sono stati invece rimessi in circolazione.

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 13.

B) VEICOLI A SCARTAMENTO RIDOTTO.

	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1925	ENTRATI in servizio durante l'esercizio 1925-26	USCITI di servizio durante l'esercizio 1925-26	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1926
Carrozze	223	—	18	**205**
Bagagliai	29	—	2	**27**
Carri	1.220	2	(2) 73	**1.149**
Totale	(1) 1.472	2	93	**1.381**

(1) Sono compresi i veicoli provenienti dalla guerra. — (2) N. 40 carri passano al Ministero dei LL. PP. per l'esercizio della direttissima Firenze-Bologna.

Digitized by Google

Situazione del Parco Veicoli F. S.

(*Vedere Relazion*

TIPO DEI VEICOLI	QUANTITÀ DEI VEICOLI al 30 giugno 1926			VEICOLI ADIBITI		VEICOLI			QUANTITÀ complessiva delle sale
	con freno a mano	senza freno a mano	in totale	al servizio interno dell'amministrazione	al traffico	a 2 sale	a 3 sale	a 4 sale	
Carrozze: speciali	41	3	44	—	44	3	6	35	164
Carrozze: di 1ª classe	501	101	602	—	602	102	121	379	2.083
Carrozze: di 2ª »	1.319	229	1.548	—	1.548	416	253	879	5.107
Carrozze: di 3ª »	4.026	747	4.773	—	4.773	2.303	85	2.385	14.401
Carrozze: miste	2.067	195	2.262	—	2.262	646	335	1.281	7.421
Carrozze: cellulari	—	60	60	—	60	60	—	—	120
Totale delle carrozze	7.954	1.335	9.289	—	9.289	3.530	800	4.959	29.296
Postali	156	19	175	—	175	103	6	66	488
Bagagliai	3.983	—	3.983	10	3.973	3.519	66	398	8.828
Carri coperti: serie *F*	26.153	23.316	49.469	54	49.415	49.452	—	17	98.972
Carri coperti: » *G*	1.880	9.707	11.587	10	11.577	11.586	1	—	23.175
Carri coperti: » *H*	2.140	1.615	3.755	6	3.749	3.754	—	1	7.512
Carri scoperti	33.889	52.442	86.331	1.149	85.182	84.235	52	2.044	176.802
Carri serbatoi	1.237	367	1.604	496	1.108	1.557	46	1	3.256
Totale dei carri	65.299	87.447	152.746	1.715	151.031	150.584	99	2.063	309.717
Veicoli speciali: Carrozze	17	—	17	17	—	11	6	—	40
Veicoli speciali: Carri coperti	314	4	318	318	—	315	—	3	642
Veicoli speciali: » scoperti	8	224	232	232	—	202	21	9	503
Veicoli speciali: » serbatoi	—	3	3	3	—	3	—	—	6
Veicoli speciali: » gru	—	110	110	110	—	82	27	1	249
Totale dei veicoli speciali	339	341	680	680	—	613	54	13	1.440
Totale generale	77.731	89.142	106.873	2.405	164.468	158.349	1.025	7.499	349.769

(1) Sono carri *F I.* e trattasi di impianto speciale senza casse per accumulatori.
(2) N. 39 carri scuderia non hanno portata.
(3) N. 2 carri *P* non hanno portata.

Digitized by Google

scartamento normale al 30 giugno 1926. ALLEGATO N. 14.

pag. 137, *Capo V*).

VEICOLI MUNITI DI							POSTI per viaggiatori in complesso	PORTATA COMPLESSIVA — Tonnellate
apparecchi completi pel R. V.	sola condotta pel R. V.	apparecchi completi pel freno W.	sola condotta pel freno W.	apparecchi completi per freno a vuoto	sola condotta per freno a vuoto	illuminazione elettrica		
41	—	43	1	29	2	44	716	—
593	9	591	2	12	5	596	20.936	—
1.476	39	1.432	51	75	—	1.445	79.374	—
4.105	333	3.822	211	664	42	4.255	309.680	—
2.140	14	1.952	56	463	9	2.056	103.526	—
60	—	60	—	—	—	60	—	—
8.415	395	7.900	321	1.243	58	8.456	514.232	—
175	—	141	13	33	2	162	—	—
3.385	147	3.390	16	171	35	3.291	—	—
194	25.543	14.980	10.966	127	663	(1) 642	—	819.968
21	1.024	853	535	9	103	—	—	(2) 168.016
—	3.130	2.840	473	8	30	—	—	57.596
—	—	36	398	—	—	—	—	(3) 1.667.436
—	50	53	155	—	2	—	—	22.985
215	29.747	18.762	12.527	144	798	642	—	2.736.001
14	2	16	1	1	1	10	—	—
30	250	253	28	1	2	35	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	252	269	29	2	3	45	—	—
12.234	30.541	30.462	12.906	1.593	896	12.596	514.232	2.736.001

Digitized by Google

Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali.

(*Vedere Relazione pag.* 138, *Capo* V).

Confronto delle situazioni al 30 *giugno del* 1905, *del* 1925 *e del* 1926.

DATI	Situazione al 30 giugno 1905	Situazione al 30 giugno 1925	Variazioni % al 30 giugno 1925 rispetto al 30 giugno 1905	Situazione al 30 giugno 1926	Variazioni % al 30 giugno 1926 rispetto al 30 giugno 1925	Variazioni % al 30 giugno 1926 rispetto al 30 giugno 1905
Quantità di locomotive ed automotrici a vapore in dotazione	3.079	6.483	+ 111,1	6.372	— 1,71	+ 107,0
Quantità di tender	2.691	4.867	+ 80,8	4.785	— 1,68	+ 77,7
Sale di macchine ed automotrici — motrici ed accoppiate	8.622	21.918	+ 150,4	21.634	— 1,29	+ 150,0
Sale di macchine ed automotrici — portanti	1.882	4.503	+ 139,2	4.419	— 1,9	+ 134,5
Sale di macchine ed automotrici — totale	10.504	26.421	+ 150,3	26.053	— 1,4	+ 147,5
Sale di tender	7.342	15.478	+ 110,6	15.240	— 1,5	+ 108,2
Sale di locomotive (macchine e tender)	17.846	41.899	+ 134,7	41.293	— 1,44	+ 133,1
Quantità media di sale per locomotiva — motrici ed accoppiate	2,80	3,37	—	3,39	—	—
Quantità media di sale per locomotiva — » accoppiate e portanti di macchine	3,41	4,07	—	4,08	—	—
Quantità media di sale per locomotiva — di macchine e tender	5,80	6,46	—	6,48	—	—
Quantità media di sale per tender	2,73	3,18	—	3,18	—	—
Quantità di locomotive — a due cilindri	3.042	5.804	+ 90,8	5.693	— 1,9	+ 87,2
Quantità di locomotive — a tre cilindri	6	1	— 83,0	1	—	— 83,0
Quantità di locomotive — a quattro cilindri	31	678	+ 2.087,0	678	—	+ 2.087,0
Proporzione di locomotive a quattro cilindri sul totale	1,0 %	10,3 %	—	10,6 %	—	—
Numero totale dei cilindri di locomotive	6.226	14.323	+ 128,8	14.101	— 1,55	+ 126,5
Locomotive a doppia espansione — quantità	305	1.791	+ 487,0	1.786	0,27	+ 485,0
Locomotive a doppia espansione — proporzione sul totale	9,9 %	27,6 %	—	28,0 %	—	—
Locomotive a vapore surriscaldato — quantità	—	2.247	—	2.262	+ 0,66	—
Locomotive a vapore surriscaldato — proporzione sul totale	0 %	34,7 %	—	35,5 %	—	—
Locomotive a doppia espansione ed a vapore surriscaldato — quantità (*)	—	271	—	304	+ 12,2	—
Locomotive a doppia espansione ed a vapore surriscaldato — proporzione sul totale	0 %	4,2 %	—	4,7 %	—	—
Locomotive con caldaia a pressione maggiore di 12 kg. cm² — quantità	266	1.962	+ 637,0	1.952	— 0,51	+ 634,0
Locomotive con caldaia a pressione maggiore di 12 kg. cm² — proporzione sul totale	8,6 %	30,3 %	—	30,7 %	—	—
Locomotive con freno Westinghouse — solo automatico	539	454	— 15,7	419	— 7,7	— 22,2
Locomotive con freno Westinghouse — automatico e moderabile	617	4.309	+ 598,3	4.288	— 0,49	+ 592
Locomotive con freno Westinghouse — complessivamente	1.156	4.763	+ 312,0	4.707	— 1,17	+ 308
Locomotive con freno a vuoto	—	392	—	381	— 2,8	—
Proporzione di locomotive con freno Westinghouse ed a vuoto sul totale	37,5 %	79,5 %	—	79,7 %	—	—
Locomotive con riscaldamento a vapore — quantità	957	5.491	+ 520,7	5.405	— 1,57	+ 462
Locomotive con riscaldamento a vapore — proporzione sul totale	31,1 %	84,7 %	—	84,0 %	—	—
Locomotive con tachimetro — quantità	488	2.151	+ 341,0	2.099	— 2,4	+ 329
Locomotive con tachimetro — proporzione sul totale	15,7 %	33,2 %	—	32,9 %	—	—
Locomotive con lancia-sabbia meccanico — quantità	341	3.940	+ 1.055,0	3.912	— 0,71	+ 1.047
Locomotive con lancia-sabbia meccanico — proporzione sul totale	11,1 %	60,8 %	—	61,0 %	—	—
Locomotive con ungitori centrali — quantità	1.843	6.147	+ 233	6.038	— 1,77	+ 228,0
Locomotive con ungitori centrali — proporzione sul totale	59,9 %	94,8 %	—	94,0 %	—	—
Superficie totale — di griglia m²	5.824	15.291	+ 162,3	15.112	— 0,52	+ 159,0
Superficie totale — di riscaldamento (**) »	356.467	995.195	+ 179,0	985.877	— 0,93	+ 177,0
Peso a vuoto totale delle macchine tonn.	112.767	316.658	+ 177,5	312.840	— 1,2	+ 177,0
» » medio per macchina »	36,6	48,8	—	49,0	—	—
» » totale dei tender »	37.007	79.370	+ 114,2	78.277	— 1,38	+ 111,3
» » medio per tender »	13,7	16,3	—	16,3	—	—
» » totale delle locomotive »	149.774	396.028	+ 166,4	391.117	— 1,24	+ 160,5
» » medio per locomotiva »	48,8	61,1	—	61,3	—	—
Peso in servizio totale delle macchine (***) »	128.500	361.914	+ 181,5	357.570	— 1,20	+ 178,0
» » medio per macchina (***) »	41,8	55,8	—	56,1	—	—
» » totale dei tender (***) »	81.500	176.148	+ 116,0	173.910	— 1,27	+ 113,4
» » medio per tender (***) »	30,0	36,2	—	36,5	—	—
» » totale delle locomotive (***) »	210.000	538.062	+ 156,0	531.480	— 1,22	+ 152,7
» » medio per locomotiva (***) »	68,2	83	—	83,2	—	—
Potenza complessiva delle locomotive (****) HP	1.466.214	4.610.900	+ 214,4	4.572.380	— 0,83	+ 211,1
» media per locomotiva (****) »	476	711	+ 49,4	715	+ 0,56	+ 50,0
« massima per locomotiva (****) »	950	1.600	—	1.600	—	—

(*) Già compresa fra le locomotive a doppia espansione e fra quelle a vapore surriscaldato.
(**) Superficie in contatto coi gas caldi, compresa la superficie di surriscaldamento per le locomotive a vapore surriscaldato.
(***) Con le scorte al completo.
(****) In condizioni di lavoro normale continuato.

Digitized by Google

ALLEGATO N. 16.

Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici elettriche a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali al 30 giugno 1926 e 1925.

(*Vedere Relazione pag.* 138, *Capo V*)

DATI		SITUAZIONE al 30 giugno 1926	SITUAZIONE al 30 giugno 1925	VARIAZIONI % al 30 giugno 1926 rispetto al 30 giugno 1925
Quantità di locomotive e automotrici in dotazione		584	572	+ 2,1
Locomotive e automotrici a corrente continua (tensione 650 volt)		50	48	+ 4,2
Locomotive ad accumulatori per manovre		1	1	—
Locomotive e automotrici a corrente alternata trifasica (tensione 3600 volt)		515	520	+ 1
Locomotive a frequenza industr. trifasica (tensione 10.000 ÷ 5.700 volt)		18	3	+ 500
Assi di locomotive e automotrici	motori e accoppiati (1)	2.603	2.547	+ 2,2
	portanti (1)	376	354	+ 6,2
	totale	2.979	2.901	+ 2,6
Quantità media assi per locomotive e automotrici	motori e accoppiati	4,46	4,45	+ 0,2
	portanti	0,64	0,62	+ 3,2
	totale	5,10	5,07	+ 0,6
Quantità di locomotive e automotrici	a due motori	553	538	+ 2,8
	a quattro motori	26	31	+ 16,1
	a sei motori	5	3	+ 66,6
Numero totale motori locomotive e automotrici		1.240	1.218	+ 1,8
Locomotive e automotrici con freno Westinghouse		584	572	+ 2,1
Locomotive e automotrici con tachimetro		100	85	+ 7,7
Locomotive e automotrici con lanciasabbia meccanico		544	527	+ 3,2
Peso totale locomotive e automotrici (a vuoto)	tonn.	39.866	38.444	+ 3,7
Peso medio locomotive e automotrici	»	68,3	67,2	+ 1,6
Potenza oraria complessiva ai motori delle locomotive e automotrici	kw.	991.150	962.220	+ 3
Potenza media oraria ai motori	»	1.697	1.682	+ 0,9
Potenza massima unitaria	»	2.000	2.000	—

(1) Le 10 automotrici trifasiche gruppi E-1 ed E-2 sono considerate come macchine a 4 assi motori ciascuna. In effetti possono averne 4 o 2 secondo la velocità.

Digitized by Google

ALLEGATO N. 17.

Costruzione di nuove locomotive presso l'industria privata.

(*Vedere Relazione pag. 141, Capo V*).

DITTA	Ordinazioni			Quantità in rimanenza al 30 giugno 1925	Data consegna contrattuale dell'ultimo rotabile		Unità	
	Data	Quantità	Gruppo		mese	anno	consegnate nell'esercizio 1925-26	in rimanenza al 30 giugno 1926
Ordinazioni F. S.								
Locomotive a vapore a scartamento normale.								
Officine meccaniche - Milano . . .	18- 5-1925	10	686	10	Luglio	1926	—	10
Officine Mecc. Italiane - Reggio E.	18- 5-1925	10	685	19	»	»	—	10
Ernesto Breda - Milano	13- 8-1925	10	746	—	Ottobre	»	—	10
Ansaldo - Genova	13- 8-1925	10	747	—	»	»	—	10
Officine Mecc. e Navali - Napoli .	27-10-1925	10	685	—	Dicembre	»	—	10
" Cemsa ,, - Saronno	14- 6-1926	20	686	—	Agosto	1927	—	20
TOTALI . . .				20			—	70
Locomotive a nafta (1).								
Ansaldo - Genova	19- 5-1925	1	C. 800	1	Novembre	1925	1	—
» »	19- 5-1925	1	C. 801	1	Novembre	1925	—	1
TOTALI . . .				2			1	1
(1) Per manovra nelle stazioni.								
Locomotive a vapore a scartamento ridotto.								
Officine Mecc. e Navali - Napoli .	28- 4-1926	8	R. 302	—	Giugno	1927	—	8
TOTALI . . .				—			—	8
Locomotive elettriche a scartamento normale.								
Ernesto Breda - Milano..	12- 6-1922	10	E. 472	9	Novembre	1925	9	—
" Cemsa ,, Saronno	12- 6-1922	10	E. 471	10	Settembre	1925	—	10
» »	25- 1-1926	3	E. 626	—	Marzo	1927	—	3
» »	8- 2-1926	(1) 1	E. 625	—	Dicembre	1926	—	1
Tecnomasio italiano Brown Boveri - Milano	12- 6-1922	4	E. 470	2	Dicembre	1925	2	—
» » »	12- 6-1922	4	E. 570	4	Dicembre	1925	4	—
» » »	25- 1-1926	4	E. 625	—	Aprile	1927	—	4
» » »	3- 6-1926	6	E. 321	—	Agosto	1927	—	6
Officine di Savigliano - Torino . .	25- 1-1926	3	E. 626	—	Aprile	1927	—	3
Compagnia di Elettricità - Milano.	25- 1-1926	3	E. 625	—	Maggio	1927	—	3
TOTALI . . .				25			15	30
(1) La sola parte meccanica.								
Ordinazioni F. S. in conto Gestione Officine.								
Locomotive a vapore.								
—	—	—	—	—	—	—	—	—
Locomotive elettriche.								
Officine Meccaniche Italiane - Reggio Emilia	7- 4-1924	5	E. 620 (1)	2	Dicembre	1924	2	—
TOTALI . . .				2			2	—

(1) La sola parte meccanica. — L'equipaggiamento elettrico verrà applicato dalle officine F. S. utilizzando quello delle automotrici gr. E. 10.

Digitized by Google

ALLEGATO N. 18.

Costruzione di nuovi veicoli presso l'industria privata.

(*Vedere Relazione pag.* 141, *Capo V*).

TIPO		QUANTITÀ DEI VEICOLI				
		rimasti in costruzione al 30 giugno 1925	ordinati nel 1925-26	totale in costruzione	consegnati al 30 giugno 1926	rimasti in costruzione al 30 giugno 1926
		Ordinazioni F. S.				
Carrozze salone	a scartamento normale	—	(1) 9	9	—	**9**
Carrozze	a scartamento normale	330	100	430	192	**238**
Carrozze postali	a scartamento normale	—	—	—	—	—
Bagagliai	a scartamento normale	—	(2) 2	2	—	**2**
Carri	a scartamento normale	4.605	60	4.665	2.685	**1.980**
Carrozze	a scartamento ridotto	—	—	—	—	—
Carri	a scartamento ridotto	1	—	1	1	—
Totale		4.936	(3) 171	5.107	(4) 2.878	**2.229**
		Ordinazioni F. S. in conto gestione officine				
Carrozze		7	3	10	8	**2**
Bagagliai		13	19	32	15	**17**
Carri		2.421	(5) 3.377	5.798	2.270	**3.528**
Totale		2.441	3.399	5.840	2.293	**3.547**
Totale complessivo		7.377	3.570	10.947	5.171	**5.776**

(1) Dei quali 7 per il nuovo treno reale, 1 per S. A. R. il Duca d'Aosta e 1 per uso privato.
(2) Per il nuovo treno reale.
(3) Sono stati inoltre ordinati 51 carri a scartamento ridotto per la Colonia Eritrea.
(4) Sono state inoltre consegnate altre 27 carrozze postali (delle 115 ordinate nel 1923-24) per conto della Direzione Generale delle Poste e Telegrafi e ne restano in costruzione 19.
(5) Dei quali 3.200 da ricostruirsi su carri scoperti con telaio misto e 177 su telai di veicoli demoliti.

Digitized by Google

Locomotive ed automotrici riparate nelle officine delle F. S. e nelle officine private.

(Vedere Relazione pag. 150, Capo V).

	ESERCIZIO 1925-26						ESERCIZIO 1924-25					
	Quantità di locomotive riparate per riparazione						Quantità di locomotive riparate per riparazione					
	radicale	grande	media ordinaria	piccola	media deposito	Totale	radicale	grande	media ordinaria	piccola	media deposito	Totale
Officine dello Stato:												
Torino	17	83	10	15	28	153	34	87	3	8	3	135
Verona	15	90	20	2	8	135	22	76	2	9	3	112
Firenze	12	44	11	2	6	75	14	35	9	2	—	60
Siena	5	40	8	—	2	55	4	41	1	2	1	49
Rimini	12	54	14	—	2	82	17	48	4	5	2	76
Pietrarsa	26	70	6	14	4	120	34	51	5	10	1	101
Taranto	12	22	1	1	—	36	10	18	3	2	—	33
Palermo	4	36	9	7	1	57	9	22	2	13	—	46
Messina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Foligno	9	26	9	—	5	49	11	32	2	1	—	46
Cagliari	1	10	2	—	—	13	4	12	—	1	—	17
TOTALI	113	475	90	41	56	775	159	422	31	53	10	675
Officine private:												
Officine meccaniche - Milano	30	65	—	—	—	95	34	41	—	—	—	75
E. Breda - Milano	59	46	—	—	—	105	45	31	—	—	—	76
Ing. N. Romeo - Saronno	27	62	—	—	—	89	30	54	—	—	—	84
Officine mecc. it. - Reggio Emilia	28	55	—	—	—	83	12	37	—	—	—	49
Officine meccaniche navali - Napoli	5	37	—	—	—	42	22	25	—	2	—	49
Ansaldo - Sampierdarena	25	30	—	—	—	55	26	32	—	—	—	58
S. A. Armstrong - Pozzuoli	—	20	—	—	—	20	4	19	—	—	—	23
S. A. « Terni » di Terni	24	27	—	—	—	51	19	29	—	—	—	48
S. A. « Terni » di Spezia	5	5	—	—	—	10	3	9	—	—	—	12
Tosi - Legnano	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—	—	8
Officine mecc. della Stanga - Padova	4	8	—	—	—	12	4	9	—	—	—	13
Cantieri del Carnaro - Fiume	1	10	—	—	—	11	4	1	—	—	—	5
Cantieri navali riuniti - Palermo	8	29	—	—	—	37	6	20	—	—	—	26
Officine meccaniche e metalli. - Tortona	3	23	—	—	—	26	5	8	—	—	—	13
Cantiere Triestino - Monfalcone	1	—	—	—	—	1	8	7	—	—	—	15
A. Laudicina - Palermo	3	2	—	—	—	5	2	—	—	—	—	2
Warchalowski - Vienna	—	—	—	—	—	—	23	11	—	—	—	34
Krauss - Monaco	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Società nazionale officine di Savigliano	—	(1) 11	—	—	—	(1) 11	—	(1) 1	—	—	—	(1) 1
Tecnomasio Brown-Boveri	—	(1) 11	—	—	—	(1) 11	—	(1) 1	—	—	—	(1) 1
Terni Spezia	—	(1) 10	—	—	—	(1) 10	—	—	—	—	—	—
TOTALI	223	(3) 451	—	—	—	(3) 674	254	(2) 342	—	2	—	(2) 598

(1) Locomotive elettriche — (2) di cui n. 2 locomotive elettriche — (3) di cui n. 32 locomotive elettriche.

Locomotive ed automotrici a vapore riparate nei depositi delle F. S. negli esercizi 1925-26 e 1924-25.

ESERCIZIO 1925-26			ESERCIZIO 1924-25		
Quantità locomotive riparate per			Quantità locomotive riparate per		
Piccola	Media	Totale	Piccola	Media	Totale
2.391	1.722	4.113	2.191	1.635	3.826

Locomotive ed automotrici elettriche riparate nei depositi F. S. negli esercizi 1925-26 e 1924-25.

ESERCIZIO 1925-26			ESERCIZIO 1924-25		
Quantità locomotive e automotrici elettriche riparate per			Quantità locomotive e automotrici elettriche riparate per		
Generale	Speciale e piccola	Totale	Generale	Speciale e piccola	Totale
316	944	1.260	173	383	1.556

Digitized by Google

Veicoli riparati nelle officine F. S., nelle officine private e nelle squadre di rialzo esercizi 1925-26 e 1924-25.

(*Vedere Relazione pag.* 153, *Capo V*).

		Officine F. S.				Officine private				Squadre di rialzo		
		Grande riparazione	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale	Grande riparazione	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale
Esercizio 1925-26	Carrozze	853	1.689	2.677	5.219	741	390	132	1.263	622	41.604	42.226
	Bagagliai	330	607	344	1.281	500	271	32	803	251	16.365	16.616
	Carri	1.223	1.674	5.194	8.091	14.879	11.538	2.414	28.831	4.436	338.402	342.838
	Totali	2.406	3 970	8.215	14.591	16.120	12.199	2.578	30.897	5.309	396.371	401.680
Esercizio 1924-25	Carrozze	921	1.708	2.919	5.548	959	564	169	1.692	646	79.367	80.013
	Bagagliai	277	575	546	1.398	416	314	99	829	158	21.754	21.912
	Carri	1.597	1.118	4.558	7.273	14.141	11.745	4.032	29.918	6.011	478.591	484.602
	Totali	2.795	3.401	8.023	14.219	15.516	12.623	4.300	32.439	6.815	579.712	586.527

Digitized by Google

Materiale rotabile a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1925 ed al 30 giugno 1926.

(*Vedere Relazione pag.* 145 *Capo V*).

A. — *Locomotive e automotrici a vapore.*

	al 30 giugno 1926				al 30 giugno 1925			
	a vapore		Totale		a vapore		Totale	
	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza
1. *Atte al servizio:*								
nei depositi. pel servizio ordinario dei treni	3.699	2	3.701	*58,7*	3.590	52	3.642	*56,3*
nei depositi. » » straordinario dei treni	645	—	645	*10,1*	583	1	584	*9,3*
nei depositi. per manovre	587	—	587	*9,2*	573	1	574	*9,0*
adibite ai treni-cantiere	—	—	—	—	—	—	—	—
» alle manovre d'officina	25	—	25	*0,03*	24	—	24	*0,0*
date a nolo	13	—	13	*0,02*	18	—	18	*0,0*
in collaudo	—	—	—	—	—	—	—	—
in consegna ad altri servizi	—	—	—	—	—	—	—	—
accantonate	128	—	128	*2,0*	246	—	246	*3,8*
Totale	5.097	2	5.099	*80,05*	5.034	54	5.088	*78,4*
2. *Fuori servizio:*								
in riparazione nelle officine dei depositi	476	—	476	*7,5*	530	2	532	*8,2*
in corso di demolizione nelle officine	116	—	116	*1,8*	90	—	90	*1,4*
in riparazione nelle officine F. S.	211	1	212	*3,4*	290	—	290	*4,5*
» » » private	330	—	330	*5,2*	351	—	351	*5,4*
in attesa di entrare in riparazione	109	—	109	*1,65*	140	—	140	*2,1*
in trasformazione e modificazione	—	31	31	*0,4*	—	—	—	—
Totale	1.242	32	1.274	*19,95*	1.401	2	1.403	*21,6*
Consistenza complessiva	6.339	34	6.373	*100,0*	6.435	56	6.491	*100,0*

B. — *Locomotive e automotrici elettriche.*

	al 30 giugno 1926				al 30 giugno 1925			
	elettriche		Totale		elettriche		Totale	
	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza
1. *Atte al servizio:*								
nei depositi T. E. pel servizio ordinario dei treni	266	19	285	*49,0*	246	11	257	*45,0*
nei depositi T. E. » » straordinario dei treni	71	11	82	*14,0*	65	2	67	*11,7*
nei depositi T. E. per manovre	4	—	4	*0,6*	6	—	6	*1,0*
nei depositi T. E. accantonate	46	2	48	*8,2*	34	23	57	*10,0*
nei depositi T. E. in collaudo	(1) 13	—	13	*2,2*	6	—	6	*1,0*
Totale	400	32	432	*74,0*	357	36	393	*68,7*
2. *Fuori servizio:*								
in riparazione nelle Officine dei depositi T. E.	87	1	88	*15,1*	79	1	80	*14,0*
in attesa di entrare in riparazione	21	—	21	*3,6*	56	1	57	*10,0*
in riparazione nell'officina di Rivarolo	20	—	20	*3,4*	—	—	—	—
» nelle officine private	17	—	17	*2,9*	26	—	26	*4,5*
in corso di modificazione assi motori o in trasformazione in carrozze rimorchio	1	5	6	*1,0*	11	5	16	*2,8*
Totale	146	6	152	*26,0*	172	7	179	*31,3*
Consistenza complessiva	546	38	584	*100,0*	529	43	572	*100,0*

(1) Tutte locomotive a frequenza industriale, nessuna delle quali presta servizio.

Digitized by Google

Segue ALLEGATO N. 21.

C. — *Veicoli.*

	al 30 giugno 1926					al 30 giugno 1925				
	Carrozze	Bagagliai e postali	Carri	Totale in complesso	Totale % sulla consistenza	Carrozze	Bagagliai e postali	Carri	Totale in complesso	Totale % sulla consistenza
1. *Atti al servizio*	**6.094**	**3.251**	**139.103**	**148.448**	*85,8*	6.456	3.349	142.746	152.551	*86,9*
2. *Fuori servizio*										
per riparazione . nelle officine F. S. .	**1.489**	**439**	**1.470**	**3.398**	*2,0*	1.614	572	1.313	3.499	*2,0*
» » private.	**783**	**353**	**6.426**	**7.562**	*4,4*	800	563	7.156	8.519	*4,9*
» squadre rialzo .	**306**	**116**	**2.431**	**2.853**	*1,6*	419	147	2.675	3.241	*1,8*
	2.578	**908**	**10.327**	**13.813**	*8,0*	2.833	1.282	11.144	15.259	*8,7*
in attesa d'invio. alle officine	**536**	**386**	**5.718**	**6.640**	*3,8*	654	208	2.807	3.669	*2,1*
» squadre rialzo .	**102**	**44**	**3.981**	**4.127**	*2,4*	133	56	3.892	4.081	*2,3*
	638	**430**	**9.699**	**10.767**	*6,2*	787	264	6.699	7.750	*4,4*
Totale dei veicoli fuori servizio . .	**3.216**	**1.338**	**20.026**	**24.580**	*14,2*	3.620	1.546	17.843	23.009	*13,1*
Consistenza complessiva (1). .	**9.310**	**4.589**	**159.129**	**173.028**	*100,0*	10.076	4.895	160.589	175.560	*100,0*

(1) Compreso il materiale proveniente dalla guerra ed i veicoli privati inscritti nel parco F. S.

Digitized by Google

Digitized by Google

ALLEGATO 22. — Percorrenza dei treni e dei veicoli.

» 23. — Percorrenza in locomotive-km. ed automotrici-km. delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche.

» 24. — Consumo di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa.

» 25. — Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive e automotrici a vapore a scartamento normale nel 1925-26 e relativa spesa.

» 26. — Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa – Esercizio 1925-26.

» 27. — Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci.

» 28. — Utilizzazione dei carri utili al traffico.

» 29. — Carico, per Compartimento, di merci e bestiame nel 1913-14 e dal 1916-17 al 1925-26.

» 30. — Carico per mese di merci e bestiame sulla rete esercitata.

» 31. — Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'esercizio 1925-26 sulle F. S.

» 32. — Movimento delle merci nei porti.

» 33. — Peso delle principali merci caricate ai porti e corrispondente quantità di carri utilizzati.

» 34. — Quantità dei carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1916 al 1925.

» 35. — Quantità dei carri caricati di agrumi in Sicilia ed in Calabria nel 1913-14 e dal 1916-17 al 1925-26.

» 36. — Traffico delle merci importate dalle ferrovie estere.

» 37. — Traffico delle merci esportate sulle ferrovie estere.

» 38. — Accidenti nel servizio e loro conseguenze.

Digitized by Google

Percorrenza dei treni

ESERCIZIO

(*Vedere Relazione*

COMPARTIMENTI	PERCORRENZA DEI TRENI								
	viaggiatori e misti					merci			
	diretti	omnibus e accelerati	misti	bis, speciali e facoltativi	TOTALE	con viaggiatori	senza viaggiatori	speciali e facoltativi	TOTALE
	treni-chilometri					treni-chilometri			
A SCARTAMENTO ORDIN.									
Linee della rete di Stato.									
Torino	1.800.023 807.062	5.235.093 1.390.690	45.824 9.455	23.244 19.726	6.384.184 2.226.933	210.562 10.117	3.508.235 1.565.115	679.454 152.828	4.398.251 1.728.060
Milano	2.833.157 617.316	3.862.325 1.702.657	195.423 42.665	144.930 11.819	7.035.835 2.374.457	260.942 25.838	4.397.669 818.506	1 797.751 133.640	6.996.362 977.984
Venezia	2.551.892 —	3.696.103 81.760	118.625 —	44.433 16	6.411.053 81.776	63.306 —	3.585.746 —	1.308.985 —	4.958.037 —
Genova	496.283 1.212.981	809.728 1.302.518	97.628 —	30.713 42.702	1.434.352 2.558.201	— 11.381	871.649 1.994.143	186.645 473.137	1.058.294 2.478.661
Bologna	2.612.488	3.279.683	168.070	48.565	6.108.806	73.871	4.149.111	1.366.930	5.589.912
Firenze	3.432.416	3.629.214	392.829	110.842	7.565.301	312.962	4.901.950	1.086.516	6.301.428
Ancona	1.494.092	2.650.395	—	49.708	4.194.105	618.859	2.795.593	1.474.008	4.888.460
Roma	3.646.798	3.953.205	152.446	128.698	7.881.147	517.519	3.541.666	1.190.986	5.250.171
Napoli	1.696.750 —	3.032.297 456.950	163.077 —	65.707 —	4.957.831 456.970	132.873 —	2.763.736 —	834.765 7.112	3.731.374 7.112
Bari	1.131.539	2.037.401	102.264	11.289	3.282.583	580.126	1.619.472	417.456	2.617.054
Reggio Calabria	1.360.459	1.895.706	162.291	42.646	3.461.102	213.069	2.460.250	746.439	3.419.758
Sicilia	1.258.423	2.628.010	823.629	18.234	4.728.296	171.598	2.276.003	703.359	3.150.960
Sardegna	227.547	627.151	159.559	20.089	1.034.346	80.955	224.410	126.598	431.963
Trieste	1.451.665	1.785.606	278.681	18.040	3.533.992	48.161	1.830.427	877.004	2.755.592
TOTALE	27.910.891	44.056.602	2.912.466	831.401	75.711.360	3.332.139	43.843.681	13.563.613	60.739.433
Linee esercitate dalle F. S. in territorio estero	29.352	28.308	—	504	58.164	—	77.376	12.888	90.264
TOTALE SULLA RETE ESERCITATA	27.940.243	44.084.910	2.912.466	831.905	75.711.360	3.332.139	43.843.681	13.576.501	60.829.697
A SCARTAM. RIDOTTO.									
Venezia	— —	73.000 333.896	89.108 —	398 710	162.506 334.606	— —	— 69.789	5.231 2.577	5.231 72.366
Trieste	—	11.562	257.748	63	269.373	43.800	—	602	44.402
Palermo	—	61.426	920.678	5.572	987.676	19.360	88.201	55.280	162.841
TOTALE	—	479.884	1.267.534	6.743	1.754.161	63.160	157.990	63.690	284.840

(1) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: confine francese-Torino (tr.-chm. 1.224.702); Torino-Milano (tr.-chm. 4.442); Susa-Bussoleno (tr.-chm 50.856); (tr.-chm. 270.551); S. Giuseppe-Savona (dell'Alessandria-Savona) (tr.-chm. 45.990); Locali S. Giuseppe-Savona (tr.-chm. 63.328); Torino-Alessandria (tr.-chm. 1.411.564);
(2) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Arona-staz.-Rho-Milano (tr.-chm. 145.527); Luino-Milano (tr.-chm 86.592); Porto Ceresio-Varese (tr.-chm. 97.488; Calolzio-Usmate (tr.-chm. 224.773); Usmate-Monza (tr.-chm. 141.798); Voghera-Novi L. (tr.-chm. 681.211); Piacenza-Alessandria (tr.-chm. 343.269).
(3) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Brunigo-Campo Turres-Sand (tr.-chm. 81.776).
(4) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Alessandria-Novi (tr.-chm. 453.024); Novi-Mignanego-Genova (tr.-chm. 1.077.480); Novi-Busalla-Genova-Ronco (tr.-chm. 437.893); Scali di Genova (tr.-chm. 109.244); Acqui-Genova (tr.-chm. 5.028; Savona-Genova (tr.-chm. 718.629); Genova-Spezia (tr.-chm. 1.245.193).
(5) Percorrenze dei treni elettrici chm. 12.896.357.
(6) Percorrenze dei treni elettrici chm. 148.500 sul tratto Modane-confine francese. Si sono avuti inoltre 665 303 treni-chilometri (viaggiatori 362.683, merci 288.440. amministrazioni su territorio italiano.
(7) Percorrenza di treni elettrici sulla linea Trento-T. V.-Malè (tr.-chm. 408.899).
(8) Comprende la percorrenza complessiva dei veicoli a vuoto in assi-chm. 825.910.063 di cui assi-chilometri 775.647.811 dei carri, assi-chm. 35.663.947 delle carrozze,

Digitized by Google

			PERCORRENZA DEI VEICOLI DELLE FERROVIE DI STATO E DI ALTRE AMMINISTRAZIONI						
viaggiatori e merci	materiali e di servizio	in complesso	carrozze	bagagliai	carri da merci carichi	carri da merci vuoti	carri per treni materiali e di servizio	postali e cellulari	TOTALE
treni-chilometri			assi-chilometri						
10.782.435 3.954.993	33.076 4.356	10.815.511 (1) 3.959.349	165.642.979	29.335.920	239.594.649	89.901.913	803.074	12.036.126	537.314.661
14.032.197 3.352.441	3.722 922	14.035.919 (2) 3.353.363	209.383.791	35.849.321	353.159.688	109.497.145	104.306	13.290.563	721.284.814
11.369.090 81.776	3.973 —	11.373.063 (3) 81.776	125.386.409	25.940.429	213.352.638	105.249.369	121.632	10.992.999	481.043.476
2.492.646 5.036.862	4 032 925	2.496.678 (4) 5.037.787	103.440.618	17.553.865	157.539.694	48.458.175	66.506	6.993.348	334.052.206
11.698.718	3.335	11.702.053	137.578.204	28.200.069	289.127.220	75.274.094	63.830	13.851.811	544.095.228
13.866.729	16.886	13.883.615	174.350.966	35.107.156	269.251.207	62.894.972	254.216	15.574.667	557.433.184
9.082.655	12.045	9.094.700	79.786.233	20.641.949	223.066.967	65.901.004	125.400	9.579.134	399.100.687
13.131.318	58.095	13.189.413	173.151.558	34.717.838	187.026.771	50.907.120	416.070	15.868.896	462.088.253
8.689.205 464.082	17.813 —	8.707 018 464.082	101.239.033	18.063.648	125.280.798	28.763.505	222.152	9.929.617	283.498.753
5.899.637	51.691	5.951.328	57.207.708	11.892.882	91.690.938	26.776.165	536.340	7.475.206	195.579.239
6.880.860	33.259	6.914.119	62.454.609	15.356.434	118.736.324	26.657 924	407.312	8.549.865	232.162.468
7.879.256	36.323	7.915.579	72.761.150	14.800.926	86.260.040	19.694.681	450.696	7.281.264	201.248.757
1.466.309	16.719	1.483.028	11.408.862	2.881.980	11.031.612	3.339.500	169.214	1.428.619	30.259.787
6.289.584	3.711	6.293.295	55.572.435	14.288.503	104.602.809	60.880.084	105.478	4.330.770	239.780.079
136.450.793	300.883	(5) 136.751.676	1.529.364.555	304.630.920	2.469.721.355	774.195.651	3.846.226	137.182.885	(8) 5.218.941.592
148.428	72	(6) 148.500	1.419.012	486.068	2.415.956	1.452.160	384	101.474	5.875.054
136.599.221	300.955	136.900.176	1.530.783.567	305.116.988	2.472.137.311	775.647.811	3.846.610	137.284.359	5.224.816.646
167.737 406.972	301 1.927	168.038 (7) 408.899	2.452.364	1.131.690	1.271.503	508.449	13.732	184.088	5.561.826
313.775	1.257	315.032	1.902.637	550.634	1.219.491	527.559	13.060	183.996	4.397.377
1.150.517	26.030	1.176.547	6.479.231	1.200.094	3.200.104	979.421	204.198	1.044.154	13.107.202
2.039.001	29.515	2.068.516	10.834.232	2.882.418	5.691.098	2.015.429	230.990	1.412.238	23.066.405

Torino-Pinerolo (tr.-chm. 276.663); Pinerolo-Torre Pellice (tr.-chm. 80.980); Bricherasio-Barge (tr.-chm 73.869); Torino-S. Giuseppe (tr.-chm. 331.632); S. Giuseppe-Savona Torino-Chieri (tr.-chm. 102.204); Bivio Lagrange-Bivio Crocetta (tr.-chm. 4.442); Stazione di Torino e raccordi (tr.-chm. 18.126).
Varese Rho-Milano (tr.-chm. 809.779; Chiavenna-Colico (tr.-chm. 151.884); Sondrio-Colico (tr.-chm. 296.153); Colico-Lecco (tr.-chm. 292.002); Lecco-Calolzio (tr.-chm. 82.887),

(tr.-chm. 872.013); Bivio Rivarolo-Campasso (tr.-chm. 53.704); Quadrivio Torbella-S. Pierdarena (tr.-chm. 30.824); Novi S. Bovo-Novi L. (tr -chm 34.755); Tortona-

materiali e di servizio 14.180) e 26.651.393 assi-chilometri, (7.134.230 carrozze, 2.177.251 bagagliai, 9.563.480 carri da merci carichi; 285.685 postali effettuate da altre

assi-chm. 8.031.696 dei bagagliai, assi-chm. 1.588.351 dei carri per i treni materiali e di servizio, assi-chm. 5.008.258 delle carrozze postali.

Digitized by Google

Percorrenza in locomotive-km. ed automotrici-km. delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche
Esercizio 1925-26.

(*Vedere Relazione pag. 128, Capo IV*).

SPECIFICAZIONE	LINEE A SCARTAMENTO ORDINARIO				LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO	
	Locomotive		Automotrici			
	a vapore	elettriche	a vapore	elettriche	a vapore	elettriche
Linee della rete di Stato.						
Treni — viaggiatori — diretti	27.933.593	3.013.141	—	113.698	—	—
Treni — viaggiatori — omnibus e accelerati	43.186.516	5.000.258	49.020	1.006.942	159.616	337.315
Treni — viaggiatori — misti	3.161.505	61.346	—	—	1.399.486	—
Treni — viaggiatori — straordinari	837.158	86.808	—	853	6.608	722
Treni — viaggiatori — in complesso	75.118.772	8.161.553	49.020	1.121.493	1.565.710	338.037
Treni — merci — con viaggiatori	3.630.739	55.709	—	—	69.513	—
Treni — merci — senza viaggiatori	43.620.991	5.154.728	—	—	96.802	70.500
Treni — merci — straordinari	14.142.677	896.462	—	6.556	67.331	2.596
Treni — merci — in complesso	61.394.407	6.106.899	—	6.556	233.646	73.096
Materiali e di servizio	325.696	7.052	—	321	30.360	1.930
Locomotive isolate	(1) 6.333.664	(2) 747.089	60	(2) 3.954	17.092	3.150
Locomotive di manovra	24.303.264	254.718	1.578	1.566	100.543	—
TOTALE	167.475.803	15.277.311	50.658	1.133.890	1.947.351	416.213
Linee esercite dalle F. S. in territorio estero.						
Percorrenza locomotive F. S. su altre reti	43.800	296.162	—	—	—	—
TOTALE SULLA RETE ESERCITATA	167.519.603	15.573.473	50.658	1.133.890	1.947.351	416.213
Noleggi	132.892	—	—	—	—	—
Percorrenza di terzi sulla rete	1.032.042	—	—	—	—	—

(1) Escluse le corse di prova locomotive in km. 95.819.
(2) Comprese le corse di prova (locomotive km. 20.950, automotrici km. 1.514).

Digitized by Google

Consumo di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa.

ESERCIZIO 1925-26

(*Vedere Relazione a pag.* 130 *e seguenti, Capo IV*).

SPECIFICAZIONE delle materie consumate	Quantità consumata: effettiva	Quantità consumata: ragguagliata (2): complessivamente	Quantità consumata: ragguagliata (2): per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	Quantità consumata: ragguagliata (2): per chilometro di treno	Importo (1): Totale	Importo (1): per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	Importo (1): per chilometro di treno	Prezzi medi per unità consumata: effettiva	Prezzi medi per unità consumata: ragguagliata
	Chilogrammi				Lire				
I. — Locomotive.			*chilometri 15.573.473*	*chilometri 12.272.636*		*chilometri 15.573.473*	*chilometri 12.272.636*	*per chilogrammo*	*per chilogrammo*
Materie grasse per ungimento: olio per dinamo	65.004	65.004	*0,0042*	*0,0053*	173.188	*0,0111*	*0,0141*	*2,664*	*2,664*
Materie grasse per ungimento: olio per meccanismi e boccole	579.518	289.759	*0,0186*	*0,0236*	834.704	*0,0536*	*0,0679*	*1,440*	*2,881*
Materie grasse per ungimento: grasso e sevo	23	46	*0,0000*	*0,0000*	107	*0,0000*	*0,0001*	*4,652*	*2,326*
TOTALE	644.545	354.809	*0,0228*	*0,0289*	1.007.999	*0,0647*	*0,0821*	*1,564*	*2,841*
Materie grasse per illuminazione: olio vegetale	30.409	30.409	*0,0019*	*0,0025*	214.023	*0,0137*	*0,0174*	*7,038*	*7,038*
Materie grasse per illuminazione: petrolio	44.317	44.317	*0,0028*	*0,0036*	111.691	*0,0072*	*0,0091*	*2,520*	*2,520*
TOTALE	74.726	74.726	*0,0047*	*0,0061*	325.714	*0,0209*	*0,0265*	*4,359*	*4,359*
II. — Automotrici			*chilometri 1.133.890*	*chilometri 772.221*		*chilometri 1.133.890*	*chilometri 772.221*		
Materie grasse per ungimento: olio per dinamo	1.884	1.884	*0,0017*	*0,0025*	4.980	*0,0044*	*0,0065*	*2,643*	*2,643*
Materie grasse per ungimento: olio per meccanismi e boccole	8.330	4.165	*0,0037*	*0,0053*	12.086	*0,0106*	*0,0156*	*1,451*	*2,902*
Materie grasse per ungimento: grasso e sevo	72	144	*0,0001*	*0,0002*	254	*0,0002*	*0,0003*	*3,528*	*1,764*
TOTALE	10.286	6.193	*0,0055*	*0,0080*	17.320	*0,0152*	*0,0224*	*1,684*	*2,797*
Materie grasse per illuminazione: olio vegetale	415	415	*0,0003*	*0,0005*	2.956	*0,0026*	*0,0038*	*7,123*	*7,133*
Materie grasse per illuminazione: petrolio	72	72	*0,0001*	*0,0001*	319	*0,0003*	*0,0004*	*4,430*	*4,430*
TOTALE	487	487	*0,0004*	*0,0006*	3.275	*0,0029*	*0,0042*	*6,725*	*6,725*
			(3) *chilometri 16.707.363*	(3) *chilometri 13.044.857*		(3) *chilometri 16.707.363*	(3) *chilometri 13.044.857*		
In complesso: materie grasse per ungimento	654.831	361.002	*0,0216*	*0,0277*	1.025.319	*0,0614*	*0,0786*	*1,566*	*2,840*
In complesso: materie grasse per illuminazione	75.213	75.213	*0,0045*	*0,0058*	328.989	*0,0197*	*0,0252*	*4,374*	*4,374*

(1) In base agli addebiti dei magazzini.

(2) Ad *olio per cilindri* per le materie d'ungimento ed a *petrolio* per le materie d'illuminazione come per la trazione a vapore.

(3) Comprese le corse di prova che per le locomotive furono km. 20.950 e per le automotrici km. 1.514; compresi inoltre i percorsi sul tronco Modane-Confine francese: locomotive-km. 296.162; treni-km. 148.500.

N. B. Tanto i consumi quanto le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio complessivo fatto dalle locomotive ed automotrici delle ferrovie dello Stato con personale e materie proprii su tutte le linee elettrificate della rete di Stato.

Vi sono inoltre kg. 17.525 di materie d'ungimento e kg. 244 di materie d'illuminazione, per un importo complessivo di lire 33.145, consumate per la linea del Trentino a scartamento ridotto « Trento - Malè » la cui percorrenza in marcia e manovra fu di km. 416.213.

Digitized by Google

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive e automotrici a vapore a scartamento normale nel 1925-26 e relativa spesa (*).

(Vedere Relazione pag. 130 e seguenti, Capo IV).

SPECIFICAZIONE delle materie consumate		Quantità consumata				Importo (1)			Prezzi medi per unità consumata	
		effettiva	ragguagliata (2)			totale	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	effettiva	ragguagliata
			complessivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno					
		Chilogrammi				Lire				
				chilometri 167.519.603	*chilometri 123.710.509*		*chilometri 167.519.603*	*chilometri 123.710.509*	*per tonnellata*	*per tonnellata*
I. — Locomotive.										
Combustibile	litantrace . . .	2.202.366.699	2.202.366.699	*13,1469*	*17,8026*	416.981.497	*2.4891*	*3,3706*	*189,333*	*189,333*
	mattonelle . .	761.320.775	761.320.775	*4,5447*	*6,1540*	153.083.780	*0,9139*	*1,2374*	*201,076*	*201,076*
	coke gas e metall.co	6.747.710	6.747.710	*0,0403*	*0,0545*	1.553.410	*0,0093*	*0,0126*	*230,213*	*230,213*
	carbonella . . .	3.494.770	1.747.385	*0,0104*	*0,0141*	420.926	*0,0025*	*0,0024*	*120,445*	*240.889*
	lignite	70.000	17.500	*0,0001*	*0,0001*	3.518	*0,0000*	*0,0000*	*50.257*	*206,941*
	legna	22.248.540	11.124.270	*0,0664*	*0,0899*	1.889.261	*0,0113*	*0,0153*	*84.916*	*169,832*
	TOTALE . . .	2.996.248.494	2.983.324.339	*17,8088*	*24,1152*	573.932.392	*3,4261*	*4,6393*	*191,550*	*192,380*
									per chilogrammo	*per chilogrammo*
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri	1.703.308	1.703.308	*0,0102*	*0,0138*	5.659.435	*0,0338*	*0,0457*	*3,323*	*3,323*
	olio per mecc. e bocc.	4.076.222	2.038.111	*0,0121*	*0,0165*	5.706.712	*0,0340*	*0,0461*	*1,400*	*2,800*
	grasso e sevo .	13.398	26.787	*0,0002*	*0,0002*	61.458	*0,0004*	*0,0005*	*4,589*	*2,294*
	TOTALE . . .	5.792.923	3.768.206	*0,0225*	*0,0305*	11.427.605	*0,0682*	*0,0923*	*1,972*	*3,033*
									per chilogrammo	*per chilogrammo*
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale .	302.418	302.418	*0,0018*	*0,0024*	2.067,425	*0,0123*	*0,0167*	*6,836*	*6,836*
	petrolio	381.704	381.704	*0,0023*	*0,0031*	935.173	*0,0056*	*0,0075*	*2,450*	*2,450*
	TOTALE . . .	684.122	684.122	*0,0041*	*0,0055*	3.002.598	*0,0179*	*0,0242*	*4,389*	*3,389*

II. — Automotrici.

				chilometri 50.658	chilometri 48.991		chilometri 50.658	chilometri 48.991	per tonnellata	per tonnellata
Combustibile	litantrace . . .	205.500	205.500	4,0566	4,1946	39.159	0,7730	0,7993	190,555	190,555
	mattonelle . .	136,500	136.500	2,6945	2,7863	27.327	0,5394	0,5578	200,198	200,198
	carbonella . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	legna	9.960	4.980	0,0983	0,1016	850	0,0168	0,0173	85,341	170,683
	TOTALE . . .	351.960	346.980	6,8494	7,0825	67.336	1,3292	1,3744	191,317	194,063
									per chilogrammo	per chilogrammo
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri	582	582	0,0115	0,0119	1.846	0,0365	0,0377	3,172	3,172
	olio per mecc. e bocc.	950	475	0,0094	0,0097	1.330	0,0263	0,0271	1,400	2,800
	grasso e sevo .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	TOTALE . . .	1.532	1.057	0,0209	0,0216	3.176	0,0628	0,0648	2,073	3,005
									per chilogrammo	per chilogrammo
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale. .	35	35	0,0007	0,0007	243	0,0048	0,0050	6,943	6,943
	petrolio	65	65	0,0013	0,0013	159	0,0031	0,0032	2,446	2,446
	TOTALE . . .	100	100	0,0020	0,0020	402	0,0079	0,0082	4,020	4,020
				(3) chilometri 167.570.261	(3) (4) chilometri 123.759.500		(3) chilometri 167.570.261	(3) (4) chilometri 123.759.500	per tonnellata	per tonnellata
In complesso	combustibili .	2.996.600.454	2.983.671.319	17,8055	24,1086	573.999.728	3,4254	4,6380	191,550	192,380
									per chilogrammo	per chilogrammo
	materie grasse per ungimento	5.794.455	3.769.263	0,0225	0,0304	11.430.781	0,0682	0,0924	1,973	3,033
	materie grasse per llumina-zione.	684.222	684.222	0,0041	0,0055	3.003.000	0,0179	0,0243	4,389	4,389

N.B. I consumi e le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio eseguito dalle locomotive di proprietà dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con personale e con materie proprii su tutta la rete esercitata.

(1) In base agli addebiti dei magazzini.

(2) A *litantrace* per i combustibili, ad *olio per cilindri* per le materie d'ungimento, ed a *petrolio* per le materie d'illuminazione.

(3) Esclusi i percorsi di treni per prove che furono per le locomotive km. 95.819 e per le automotrici km.

(4) La percorrenza dei treni è costituita come segue:

con locomotive, su linee F. S. dell'intera rete esercitata	km.	123.806.382
(*) meno treni per prove locomotive	»	95.819
Restano . . .	km.	123.710.509
con automotrici, su linee F. S.	km.	48.991
(*) meno treni per prove automotrici.	»	—
Restano . . .	km.	48.991
Totale percorrenza treni . . .	»	123.759.500

(*) Corse di prova di locomotive ed automotrici riparate, il cui consumo non entra in questo prospetto facendo carico alle officine come spesa di riparazione.

Digitized by Google

ALLEGATO N. 26.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto (*) e relativa spesa. – Esercizio 1925-26.

(Vedere Relazione pag. 130 e seguenti, Capo IV).

SPECIFICAZIONE delle materie consumate		Quantità consumata: effettiva	Quantità consumata ragguagliata (2): complessivamente	Quantità consumata ragguagliata (2): per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	Quantità consumata ragguagliata (2): per chilometro di treno	Importo (1): totale	Importo (1): per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	Importo (1): per chilometro di treno	Prezzi medi per unità consumata: effettiva	Prezzi medi per unità consumata: ragguagliata
		Chilogrammi				Lire				
				km. 1.947.351	*km. 1.659.617*		*km. 1.947.351*	*km. 1.659.617*	*per tonnellata*	*per tonnellata*
I. Locomotive.										
Combustibile	litantrace	27.530.500	27.530.500	*14,1374*	*16,5885*	5.211.341	*2,6761*	*3,1403*	*189,293*	*189,293*
	mattonelle	2.116.500	2.116.500	*1,0869*	*1,2753*	426.090	*0,2188*	*0,2565*	*201,318*	*201,318*
	carbonella	2.500	1.250	*0,0006*	*0,0008*	303	*0,0001*	*0,0002*	*121,200*	*242,400*
	legna	502.230	251.115	*0,1289*	*0,1513*	42.679	*0,0219*	*0,0257*	*84,979*	*169,958*
	TOTALE	30.151.730	29.899.365	*15,3538*	*18,0159*	5.680.413	*2,9169*	*3,4227*	*188,394*	*189,984*
									per chilogrammo	*per chilogrammo*
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri	36.318	36.318	*0,0187*	*0,0219*	118.344	*0,0608*	*0,0713*	*3,258*	*3,258*
	olio per meccanismi e boccole	74.418	37.208	*0,0191*	*0,0224*	104.087	*0,0534*	*0,0627*	*1,399*	*2,797*
	grasso e sevo	238	476	*0,0002*	*0,0003*	1.065	*0,0005*	*0,0006*	*4,475*	*2,237*
	TOTALE	110.974	74.005	*0,0380*	*0,0446*	223.496	*0,1147*	*0,1346*	*2,014*	*3,020*
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale	4.139	4.139	*0,0021*	*0,0025*	28.211	*0,0145*	*0,0170*	*6,816*	*6,816*
	petrolio	4.982	4.982	*0,0026*	*0,0030*	12.287	*0,0063*	*0,0074*	*2,466*	*2,466*
	TOTALE	9.121	9.121	*0,0047*	*0,0055*	40.498	*0,0208*	*0,0244*	*4,440*	*4,440*

(*) Esclusa la Libia.
(1) In base agli addebiti dei magazzini.
(2) A *litantrace* pel combustibili, a *olio per cilindri* per le materie d'ungimento, ed a *petrolio* per le materie d'illuminazione.

Digitized by Google

Allegato N. 27.

Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci.

(Vedere Relazione pag. 182, Capo VI).

ANNI	PESO delle merci accettate pel trasporto (escluso il bestiame) (1)	QUANTITÀ degli assi di carri caricati con merci (escluso il bestiame) (1)	MEDIO carico per asse	PERCORRENZA DEI CARRI DA MERCI sulla rete esercitata: a carico (escluso il bestiame) (1)	a vuoto	Media per asse di carro circolante: a carico con merci e bestiame	a vuoto	PERCORSO medio per trasporto di merci	TONNELLATE-CHILOMETRO approssimative di traffico merci (escluso il bestiame) (1)	INTENSITÀ media del traffico merci per chilometro di rete esercitata
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	tonn.	assi	tonn.	assi-chilom.	assi-chilom.	chilom.	chilom.	chilom.	tonn.-chilom.	tonn.-chm.
1910-11	37.564.211	8.828.812	4,254	1.453.078.557	425.984.871	9.789	2.773	164,58	6.182.317.846	462.922
1911-12	39.101.419	9.227.343	4,237	1.530.613.347	433.529.571	9.956	2.716	165,88	6.486.143.384	485.853
1912-13	40.881.465	9.534.686	4,287	1.590.461.398	465.097.923	9.833	2.772	166,81	6.819.437.177	502.649
1913-14	41.421.872	9.708.135	4,267	1.657.015.159	469.498.965	9.849	2.687	170,68	7.069.885.113	519.119
1914-15	37.660.475	8.777.274	4,291	1.665.023.733	543.918.017	9.625	2.982	189,70	7.144.192.107	521.170
1915-16	38.283.443	9.002.164	4,252	2.063.267.131	741.915.033	11.201	3.817	229,20	8.774.565.136	634.780
1916-17	40.534.965	8.648.152	4,687	2.364.625.184	846.444.733	12.370	4.272	273,43	11.083.475.480	799.212
1917-18	38.653.428	8.021.966	4,818	2.205.571.137	767.279.146	10.807	3.666	274,94	10.627.373.494	779.076
1918-19	38.994.129	8.321.484	4,686	2.190.833.252	634.300.772	9.801	2.803	263,27	10.265.984.342	716.048
1919-20	39.727.332	7.878.188	5,043	1.942.529.121	430.788.310	8.455	1.830	246,57	9.795.568.251	639.022
1920-21	38.806.714	7.922.558	4,899	1.759.912.870	435.275.570	7.091	1.721	222,14	8.620.523.237	551.608
1921-22	41.677.670	8.601.196	4,843	1.775.370.823	525.684.495	6.872	2.035	206,41	8.598.120.896	549.682
1922-23	48.422.591	10.112.025	5,107	1.934.050.062	572.695.069	7.984	2.303	191,26	9.877.193.666	628.840
1923-24	54.145.809	11.470.491	5,025	2.047.553.741	611.525.228	8.711	2.539	178,56	10.463.052.943	665.119
1924-25	63.170.848	12.921.653	5,207	2.341.832.045	707.112.814	8.747	2.589	181,23	12.210.348.020	775.506
1925-26	**65.275.005**	**13.147.883**	**5,289**	2.421.173.067	774.195.651	9.382	2.941	184,15	12.910.733.130	819.364

N.B. – Nel determinare il carico medio per asse non si tiene conto dei carri caricati con bestiame, nonchè dei misti formati con merci di transito.

(1) Compresi i trasporti in servizio dell'Amministrazione.

Digitized by Google

Utilizzazione dei carri utili al traffico.

ESERCIZI 1913-14 E DAL 1916-17 AL 1925-26

(*Vedere Relazione pag. 181, Capo VI*).

ANNO	MESE	CARRI del parco F. S. (1)	CARRI di altre amministrazioni sulla rete esercitata	TOTALE	CARRI delle ferrovie dello Stato fuori rete (2)	CARRI F. S. guasti in officina nelle squadre di rialzo e sui binari del traffico	CARRI F. S. adibiti definitivamente o temporaneamente ai servizi interni dell'amministrazione	CARRI non utili al traffico od accantonati	TOTALE carri F. S. non adibiti al carico	CARRI F. S. e di altre amministrazioni adibiti al carico presenti sulla rete esercitata	CARRI caricati	QUANTITÀ dei carri caricati in rapporto ad ogni 100 carri utili al carico presenti sulla rete esercitata	CICLO medio del carro sulla rete dello Stato		PORTATA media dei carri F. S. in dotazione (tonn.)
													Giorni	Ore	
1	2	3	4	5=3+4	6	7	8	9	10=6+7+8+9	11=5—10	12	13=(12:11) 100	14=11:12		15
1925	Luglio . .	153.674	9.964	163.638	12.243	19.012	3.500	—	34.755	128.883	20.692	*16,05*	*6*	*5*	—
»	Agosto . .	153.349	8.558	161.907	9.047	19.431	3.500	—	31.978	129.929	21.764	*16,75*	*5*	*23*	—
»	Settembre	155.062	10.082	163.144	8.831	20.050	4.000	—	32.881	130.263	22.194	*17,04*	*5*	*21*	—
»	Ottobre .	155.061	10.419	163.480	10.036	20.289	4.000	—	34.325	129.165	22.516	*17,43*	*5*	*18*	—
»	Novembre	153.065	12.989	166.054	9.073	21.719	4.000	—	34.792	131.262	21.033	*16,02*	*6*	*6*	—
»	Dicembre.	153.163	12.284	165.447	10.031	22.786	4.000	—	36.817	128.630	21.225	*16,50*	*6*	*1*	—
1925	**2° semestre**	**153.229**	**10.716**	**163.945**	**9.177**	**20.548**	**3.833**	—	**34.258**	**129.687**	**21.571**	*16,63*	*6*	—	—
1924	2° semestre	155.032	12.156	167.288	11.335	18.470	3.750	—	33.555	133.733	21.891	*16,37*	*6*	*3*	—
1926	Gennaio .	153.284	12.740	166.024	7.983	24.701	4.000	—	36.684	129.340	19.466	*15,05*	*6*	*15*	—
»	Febbraio .	153.355	13.772	167.127	8.005	25.550	4.000	—	37.555	129.572	20.904	*16,13*	*6*	*5*	—
»	Marzo . .	153.400	13.224	166.624	9.040	24.253	4.000	—	37.293	129.331	22.328	*17,26*	*5*	*19*	—
»	Aprile . .	153.531	11.003	164.534	8.936	21.983	4.000	—	34.919	129.615	22.340	*17,23*	*5*	*19*	—
»	Maggio . .	153.558	11.675	165.233	7.555	20.759	4.000	—	32.314	132.919	22.183	*16,69*	*6*	—	—
»	Giugno . .	153.452	9.809	163.261	9.968	20.600	4.000	—	34.568	128.693	22.307	*17,33*	*5*	*18*	—
1926	**1° semestre**	**153.430**	**12.037**	**165.467**	**8.581**	**22.975**	**4.000**	—	**35.556**	**129.911**	**21.588**	**16,62**	**6**	—	—
1925	1° semestre	154.145	12.024	166.169	9.012	18.053	3.500	—	30.565	135.604	20.716	*15,28*	*6*	*13*	—
Anno 1925-26 . .		**153.329**	**11.376**	**164.705**	**9.229**	**21.762**	**3.916**	—	**34.907**	**129.798**	**21.580**	*16,63*	**6**	—	*17.96*
Anno 1924-25 . .		154.638	12.090	166.728	10.173	18.262	3.625	—	32.000	134.668	21.303	*15,82*	*6*	*7*	*18,00*
Anno 1923-24 . .		154.738	8.278	163.016	13.691	18.879	3.833	7.858	44.261	118.755	18.466	*15,55*	*6*	*10*	*17,95*
Anno 1922-23 . .		160.195	7.188	167.383	11.697	28.270	4.033	8.057	52.057	114.726	15.830	*3,80*	*7*	*6*	*18,15*
Anno 1921-22 . .		159.838	9.153	168.991	11.832	24.924	4.448	6.668	47.872	121.119	13.446	*11,10*	*9*	—	*17,60*
Anno 1920-21 . .		156.843	16.346	173.189	16.847	26.995	4.016	952	48.810	124.379	11.913	*9,58*	*10*	*10*	*16,71*
Anno 1919-20 . .		144.367	15.243	159.610	16.797	22.922	3.508	6.524	49.751	109.859	11.378	*10,36*	*9*	*16*	*16,59*
Anno 1918-19 . .		117.202	16.953	134.155	14.402	12.805	3.000	5.226	35.433	98.722	11.151	*11,30*	*8*	*20*	*16,17*
Anno 1917-18 . .		108.928	15.823	124.751	15.625	8.204	3.000	4.485	31.314	93.437	11.252	*12,04*	*8*	*7*	*16,10*
Anno 1916-17 . .		106.187	10.762	116.949	8.328	7.433	3.000	4.469	23.230	93.719	12.695	*13,55*	*7*	*9*	*16,20*
Anno 1913-14 . .		101.244	5.387	106.631	5.600	10.374	3.550	310	19.042	86.689	14.586	*16,83*	*5*	*23*	*15,39*

OSSERVAZIONI

(1) Fra i carri F. S. sono compresi i carri esteri provenienti dalla guerra. Non sono compresi i carri a scartamento ridotto per le ferrovie complementari, nè quelli di ditte private iscritti nel parco F. S.

(2) Compresi i carri F. S. sequestrati dal nemico all'inizio della guerra ed i carri F. S. perduti in seguito alla ritirata del novembre 1917, non restituiti.

Digitized by Google

Carico, per Compartimento, di merci e bestiame nel 1913-14 e dal 1916-17 al 1925-26.

(Vedere Relazione pag. 171 e seguenti, Capo VI).

Lunghezza media esercitata km.	COMPARTIMENTI DELEGAZIONI	Peso in tonnellate delle merci accettate pel trasporto: per privati a carro	per privati in collettame	per servizio	Totale	Quantità dei carri caricati: Completi	per privati: misti con merci di stazione	misti con merci di transito	bestiame	per servizio	Totale	medio carico per: Carro (Tonn.)	giorno e km. di rete esercitata (tonn.)
1.820	Torino	6.395.147	759.098	424.661	7.578.906	510.866	226.919	81.132	25.901	30.625	875.443	9,86	11,41
1.440	Milano	8.879.141	1.011.037	417.238	10.307.416	682.677	312.636	47.405	17.752	30.618	1.091.088	10,05	19,61
1.300	Venezia	3.763.111	397.038	790.298	4.950.447	309.305	118.731	34.306	14.926	53.106	530.374	10,29	10,43
784	Trieste	5.744.950	175.218	433.806	6.353.974	438.147	42.305	9.835	11.743	28.900	530.930	12,47	22,20
514	Genova	8.304.546	404.514	726.295	9.439.355	585.065	128.568	30.604	1.843	44.572	790.625	12,45	50,31
1.133	Bologna	3.013.709	336.772	138.257	3.488.738	265.616	113.444	61.645	34.152	12.255	487.112	8,92	8,44
1.300	Firenze	5.822.171	471.490	979.135	7.272.796	426.039	126.421	27.028	11.302	67.812	658.602	11,73	15.33
1.123	Ancona	2.089.074	211.614	498.316	2.799.004	157.206	55.220	22.508	10.183	34.306	279.423	11,34	6,83
1.431	Roma	2.318.669	199.205	603.526	3.121.400	177.826	56.822	14.555	4.188	39.995	293.386	11,37	5,98
1.118	Napoli	2.389.641	272.540	642.101	3.304.282	197.610	89.345	25.029	3.815	42.247	358.046	10,04	8,10
1.116	Bari	1.563.683	133.797	312.854	2.010.334	132.186	49.001	9.282	2.175	20.302	212.946	9,98	4,94
979	Reggio C.	621.573	104.212	225.760	951.545	56.387	36.138	21.084	2.197	16.088	131.894	8,76	2,66
1.277	Palermo	2.531.155	304.648	414.832	3.250.635	203.539	82.995	9.714	3.199	30.378	329.825	10,26	6,97
422	Cagliari	309.951	74.491	61.731	446.173	30.676	17.177	3.462	1.624	5.517	58.456	8,36	2,90
15.757	**Anno 1925-26**	**53.746.521**	**4.859.674**	**6.668.810**	**65.275.005**	**4.173.145**	**1.455.722**	**397.589**	**145.000**	**456.721**	**6.628.177**	**10,73**	**11,35**
15.745	Anno 1924-25	52.441.177	4.616.877	6.112.794	63.170.848	4.153.385	1.427.909	375.933	136.112	414.397	6.507.736	10,56	10,99
15.724	Anno 1923-24	43.840.634	4.109.206	6.195.969	54.145.809	3.572.185	1.660.660		150.381	423.216	5.806.442	10,19	9,41
15.707	Anno 1922-23	38.735.184	3.723.900	5.963.507	48.422.591	3.123.844	1.456.220		138.739	409.340	5.128.143	10,35	8.45
15.642	Anno 1921-22	33.243.706	3.349.085	5.084.879	41.667.670	2.679.883	1.214.846		131.282	356.554	4.382.565	9,80	7,30
15.628	Anno 1920-21	31.012.318	2.759.199	5.035.197	38.806.714	2.553.013	858.401		117.058	343.318	3.871.790	10,34	6,80
15.329	Anno 1919-20	32.653.877	2.244.468	4.828.987	39.727.332	2.781.420	559.800		100.776	346.139	3.788.135	10,77	7,08
14.337	Anno 1918-19	31.869.903	1.480.108	5.644.118	38.994.129	2.878.566	367.198		76.747	384.901	3.707.412	10,74	7,45
13.641	Anno 1917-18	31.754.926	1.473.292	5.425.210	38.653.428	2.898.097	316.871		130.062	366.267	3.711.297	10,79	7,76
13.868	Anno 1916-17	33.105.960	2.973.901	4.455.104	40.534.965	3.055.612	700.192		195.130	335.091	4.285.998	9,91	8,00
13.619	Anno 1913-14	32.872.967	4.721.403	3.827.502	41.421.872	3.006.282	1.518.615		208.362	293.036	5.026.925	8,60	8,33

Specificazione del carico nel 1913-14 e nel decennio dal 1916-17 al 1925-26.

Anno finanziario	Tonnellate accettate pel trasporto: nelle stazioni interne	%	nei porti	%	su altre reti per le F. S.	%	totale	%	Carri caricati: nelle stazioni interne	%	nei porti	%	su altre reti per le F. S.	%	totale	%
1925-26	**39.636.409**	**+ 2,07**	**15.210.882**	**— 0,52**	**10.427.714**	**+ 15,25**	**65.275.005**	**+ 3,33**	**4.809.739**	**+ 1,43**	**1.027.690**	**— 2,11**	**790.748**	**+ 10,44**	**6.628.177**	**+ 1,85**
1924-25	38.832.635	+ 14,91	15.290.239	+ 13,33	9.047.974	+ 31,90	63.170.848	+ 16,67	4.741.937	+ 9,74	1.049.819	+ 14,54	715.980	+ 25,88	6.507.736	+ 12,08
1923-24	33.794.054	+ 12,31	13.491.871	+ 12,11	6.859.884	+ 8,94	54.145.809	+ 11,82	4.321.097	+ 13,57	916.570	+ 12,64	568.775	+ 11,64	5.806.442	+ 13,23
1922-23	30.091.258	+ 12,19	12.034.923	+ 18,92	6.296.410	+ 32,97	48.422.591	+ 16,18	3.804.645	+ 15,49	813.729	+ 18,25	509.469	+ 27,43	5.128.143	+ 17,01
1921-22	26.822.058	+ 10,34	10.120.572	+ 2,79	4.735.040	+ 1,79	41.677.670	+ 7,40	3.294.627	+ 16,56	688.162	+ 3,20	399.776	+ 5,64	4.382.565	+ 13,19
1920-21	24.309.144	— 4,94	9.846.034	— 6,05	4.651.536	+ 26,59	38.806.714	— 2,32	2.826.538	+ 3,59	666.816	— 8,40	378.436	+ 14,13	3.871.790	+ 2,21
1919-20	25.572.496	— 1,73	10.480.305	+ 11,27	3.674.531	+ 3,44	39.727.332	+ 1,88	2.728.568	— 0,55	727.993	+ 8,90	331.574	+ 12,25	3.788.135	+ 2,18
1918-19	26.023.308	— 2,59	9.418.479	+ 22,87	3.552.342	— 16,88	38.994.129	+ 0,88	2.743.569	— 2,34	668.470	+ 22,95	295.373	— 17,54	3.707.412	— 0,10
1917-18	26.714,224	— 1,06	7.665.341	— 27,61	4.273.863	+ 45,07	38.653.428	— 4,64	2.809.413	— 12,46	543.678	— 28,90	358.206	+ 14,76	3.711.297	— 13,41
1916-17	26.999.485	+ 11,86	10.589.445	— 7,56	2.946.035	+ 9,45	40.534.965	+ 5.88	3.209.175	— 2,98	764.696	— 9,51	312.127	+ 2,43	4.285.998	— 3,85
1913-14	26.047.413	+ 4,30	10.840.887	— 6,36	4.533.572	+ 4,72	41.421.872	+ 1,32	3.703.063	+ 3,81	829.549	— 5,42	493.683	+ 3,64	5.026.295	+ 2,15

N. B. — Nel determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e dei carri misti formati con merci di transito.

Digitized by Google

Allegato N. 30.

Carico per mese di merci e bestiame sulla rete esercitata.

ESERCIZI 1924-25 E **1925-26**.

(Vedere Relazione pag. 171 e seguenti, Capo VI)

Anno	Mese	Peso in tonnellate delle merci: per privati a carro	per privati in collettame	per servizio	Totale	%	Carri caricati: per privati completi	misti con merci di stazione	misti con merci di transito	bestiame	per servizio	Totale	%	Medio carico per carro (tonn.)
1925	Luglio	4.577.551	417.010	487.047	5.481.608	—	358.078	124.045	29.877	12.229	34.455	558.684	—	*10,64*
»	Agosto	4.476.657	386.649	553.355	5.416.661	—	357.072	119.160	28.621	12.295	37.842	554.990	—	*10,56*
»	Settembre	4.776.074	414.516	486.933	5.677.523	—	376.232	124.127	30.121	12.491	34.080	577.051	—	*10,65*
»	Ottobre	4.972.445	454.025	518.132	5.944.602	—	393.730	133.826	31.797	11.951	36.638	607.942	—	*10,56*
»	Novembre	4.263.783	401.916	481.652	5.147.351	—	331.195	119.773	29.722	11.538	33.593	525.821	—	*10,65*
»	Dicembre	4.231.446	404.617	492.865	5.128.928	—	331.422	123.584	30.760	10.962	33.900	530.628	—	*10,51*
1925	2° semestre	**27.297.956**	**2.478.733**	**3.019.984**	**32.796.673**	+ *2,36*	**2.147.729**	**744.515**	**180.898**	**71.466**	**210.508**	**3.355.116**	— *0,12*	*10,57*
1924	2° semestre	26.458.940	2.340.552	3.239.703	32.039.195	—	2.126.248	739.290	197.728	76.910	218.820	3.358.996	—	*10,41*
1926	Gennaio	3.867.152	357.416	468.397	4.692.965	—	299.835	114.418	27.633	12.460	32.307	486.653	—	*10,51*
»	Febbraio	4.132.139	370.478	461.406	4.964.023	—	313.920	114.570	30.045	11.673	31.492	501.700	—	*10,79*
»	Marzo	4.934.527	443.334	655.496	6.033.357	—	374.243	130.865	38.568	14.691	44.500	602.867	—	*10,98*
»	Aprile	4.461.436	404.267	724.472	5.590.175	—	339.900	116.654	40.339	13.282	48.326	558.501	—	*11,25*
»	Maggio	4.608.665	403.580	679.474	5.691.719	—	349.385	118.946	40.513	11.509	45.324	565.677	—	*11,08*
»	Giugno	4.444.646	401.866	659.581	5.506.093	—	348.133	115.754	39.593	9.919	44.264	557.663	—	*10,84*
1926	1° semestre	**26.448.565**	**2.380.941**	**3.648.826**	**32.478.332**	+ *4,33*	**2.025.416**	**711.207**	**216.691**	**73.534**	**246.213**	**3.273.061**	+ *3,95*	*10,89*
1925	1° semestre	25.982.237	2.276.325	2.873.091	31.131.653	—	2.027.137	688.619	178.205	59.202	195.577	3.148.740	—	*10,72*
Anno 1925-26		**53.746.521**	**4.859.674**	**6.668.810**	**65.275.005**	+ *3,33*	**4.173.145**	**1.455.722**	**397.589**	**145.000**	**456.721**	**6.628.177**	+ *1,85*	*10,73*
Anno 1924-25		52.441.177	4.616.877	6.112.794	63.170.848	—	4.153.385	1.427.909	375.933	136.112	414.397	6.507.736	—	*10,56*

N.B. Nel determinare il carico medio per carro, non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e dei misti formati con merci di transito.

Digitized by Google

Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'Esercizio 1925-26 sulle Ferrovie di Stato.

(*Vedere Relazione pag.* 175 *e seguenti, Capo VI*).

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE		TONNELLATE		PRODOTTO RELATIVO	
			Graduatoria	G. e P. V.	Graduatoria	G. e P. V.
1	Acidi	P. V.	53	171.840	53	8.451.754
2	Acque minerali, naturali ed artificiali	G. V.	—	—	—	—
		P. V.	93	34.690	87	2.603.313
3	Agrumi	G. V.	29	433.703	21	21.878.255
4	Alluminio in pani e in lavori	P. V.	103	12.673	102	830.446
5	Ambrogette di asfalto, di cemento, di grès, di terracotta, di marmo, di pietra e di vetro	P. V.	75	71.888	74	4.202.404
6	Ammonio	P. V.	79	58.284	75	4.174.544
7	Asfalto	P. V.	48	197.077	55	7.880.366
8	Automobili	G. V. 2.760 L. 408.761 P. V. 63.482 » 10.643.548	77	66.248	43	11.052.309
9	Barbabietole	P. V.	33	318.530	64	5.941.253
10	Benzina	P. V.	40	284.925	24	20.088.594
11	Bestiame vivo (sciolto)	G. V.	5	2.396.707	6	67.319.077
12	Cacciagione e pollame vivo o morto	G. V.	104	8.605	104	606.178
13	Birra	G. V. 81.809 L. 5.091.389 P. V. 32.375 » 1.653.242	60	114.184	59	6.744.631
14	Burro; strutto, lardo e lardoni	G. V. 27.015 » 1.638.753 P. V. 8.282 » 423.062	92	35.297	93	2.061.815
15	Calce viva o spenta	P. V.	13	1.097.984	19	24.619.875
16	Calciocianamide	P. V.	70	86.133	68	4.916.857
17	Carbon fossile (litantrace e antracite)	P. V.	1	6.750.266	2	159.994.623
18	Carbon fossile (formelle)	P. V.	102	15.808	106	522.792
19	Carbon fossile (residui utilizzabili della combustione del)	P. V.	57	131.211	92	2.076.563
20	Carbone vegetale	P. V.	22	579.552	22	21.346.842
21	Carni macellate fresche o congelate	G. V.	72	83.878	67	5.260.711
22	Carni affumicate, salate, secche, anche insaccate e carni conservate in scatole	G. V. 1.131 L. 126.156 P. V. 2.771 » 366.606	106	3.902	107	492.762
23	Carta bianca o tinta in pasta, anche rigata, in rotoli, in fogli, in striscie	P. V.	51	183.340	39	13.755.017
24	Carta da involti	P. V.	79	59.922	76	4.020.033
25	Carta da macero	P. V.	87	52.338	86	2.624.314
26	Cartoni fini ed ordinari	P. V.	89	50.626	73	4.245.475
27	Catrame minerale liquido e solido	P. V.	90	44.437	90	2.301.578
28	Cellulosa e pasta per carta	P. V.	46	219.401	34	14.687.200
29	Cemento comune	P. V.	4	2.420.221	7	65.274.522

Digitized by Google

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Tonnellate		Prodotto relativo	
		Graduatoria	G. e P. V.	Graduatoria	G. e P. V.
30	Cereali (escluso il frumento, il granoturco ed il riso), cioè: avena, durra, farro, orzo, segala e spelta . . . . . P. V.	34	313.526	37	14.105.245
31	Coke di carbon fossile . . . . . P. V.	20	659.702	35	14.296.717
32	Concimi chimici non nominati . . . . . P. V.	82	57.736	36	1.770.003
33	Concimi naturali . . . . . P. V.	73	82.049	94	1.917.560
34	Conserva di pomidoro . . . . . G. V. 82.019 L. 3.142.136 / P. V. 12.893 » 820.331	66	94.912	77	3.962.467
35	Cotone greggio . . . . . P. V.	38	293.039	26	19.280.092
36	Eternit e Salonit . . . . . P. V.	94	28.268	83	3.300.783
37	Farina di frumento. . . . . P. V.	10	1.165.750	9	39.647.431
38	Farina di granoturco . . . . . P. V.	99	21.179	103	624.578
39	Ferro ed acciaio . . . . . P. V.	6	2.179.270	3	112.415.021
40	Fibre vegetali, tessili escluso il cotone, cioè: canapa, juta, kapok, cocco, sparto, lino, ecc. . . . . P. V.	59	121.430	51	9.224.375
41	Fieno . . . . . P. V.	32	322.149	30	17.227.998
42	Filati di fibre animali (esclusa la seta) . . . . . P. V.	105	4.818	105	555.530
43	Filati di fibre vegetali . . . . . P. V.	62	108.848	44	10.977.354
44	Formaggi . . . . . G. V. 82.467 L. 5.954.046 / P. V. 25.073 » 1.839.292	63	107.540	56	7.793.338
45	Fosforiti (perfosfati e superfosfati) . . . . . P. V.	7	1.891.505	8	46.724.010
46	Frumento . . . . . P. V.	2	2.835.086	4	86.569.763
47	Frutta fresche, secche, preparate, pigiate, tostate . . . . . G. V. 162.853 L. 15.245.141 / P. V. 16.091 » 655.561	52	178.044	32	15.900.702
48	Gesso in polvere . . . . . P. V.	43	226.186	68	6.133.584
49	Ghiaia . . . . . P. V.	17	752.222	49	9.299.555
50	Ghisa . . . . . P. V.	18	667.324	13	31.119.006
51	Gomma elastica e greggia ed in lavori . . . . . P. V.	97	21.419	91	2.261.918
52	Granoturco. . . . . P. V.	25	515.816	25	19.552.720
53	Lana naturale, sudicia e lana lavata, anche cardata e pettinata P. V.	78	66.219	61	6.115.282
54	Latte fresco . . . . . G. V.	98	21.346	100	1.239.290
55	Legna da ardere e fascine di minuta legna . . . . . P. V.	11	1.123.629	10	33.231.692
56	Legname comune greggio (tronchi) . . . . . P. V.	21	655.564	14	30.071.460
57	Legname comune segato . . . . . P. V.	3	2.467.966	1	160.996.584
58	Legname da ebanisti, greggio e segato . . . . . P. V.	88	52.310	78	3.955.040
59	Legumi secchi . . . . . P. V.	41	281.465	41	12.797.647
60	Lignite. . . . . P. V.	23	540.103	46	10.903.675
61	Macchine agrarie . . . . . P. V.	86	53.994	72	4.253.802
62	Macchine e meccanismi. . . . . P. V.	58	127.955	36	14.183.168
63	Marmo . . . . . P. V.	31	347.455	23	20.684.272
64	Mattoni di argilla comune, pieni e forati . . . . . P. V.	8	1.630.258	12	31.502.178
65	Mattoni refrattari . . . . . P. V.	50	186.332	52	8.709.068

Digitized by Google

(*Segue*) ALLEGATO N. 31

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Tonnellate		Prodotto relativo	
		Graduatoria	G. e P. V.	Graduatoria	G. e P. V.
66	Minerale di cromo di manganese, di rame, di piombo, di zinco P. V.	54	170.370	63	5.963.919
67	Minerali di ferro . . . . . P. V.	69	88.240	95	1.808.973
68	Olii minerali e residui della loro distillazione . . . . . P. V.	28	453.824	16	28.035.577
69	Olii vegetali . . . . . G. V. 412 L. 16.077 P. V. 223.660 » 17.163.604	44	224.072	31	17.179.681
70	Ortaggi . . . . . G. V. 295.589 » 18.371.588 P. V. 7.737 » 819.575	36	303.326	27	19.191.163
71	Paglia comune . . . . . P. V.	39	291.565	38	14.067.651
72	Paste da ministra . . . . . G. V. 16.895 L. 1.435.500 P. V. 54.495 » 3.063.354	76	71.390	70	4.498.854
73	Patate . . . . . G. V. 408.849 » 26.062.003 P. V. 62.115 » 1.789.717	27	470.964	17	27.851.720
74	Pelli di grossi animali, fresche, secche, anche conciate . . . P. V.	71	84.712	54	8.060.190
75	Pesci freschi e frutti di mare . . . . . G. V.	108	3.469	108	296.976
76	Pesci affumicati o secchi pesci sott'olio e pesci altrimenti preparati G. V. 4.204 L. 537.340 P. V. 51.741 » 3.718.315	83	55.945	71	4.255.651
77	Petrolio . . . . . P. V	55	158.711	47	10.756.443
78	Pietre non nominate, greggie, semplicemente squadrate, in lastre e in lavori . . . . . P. V.	14	1.037.986	20	22.891.753
79	Pietrisco . . . . . P. V.	19	660.747	50	9.259.967
80	Piombo (pani, lastre, lavori e rottami) . . . . . P. V.	81	57.745	88	2.578.541
81	Piriti . . . . . P. V.	16	774.179	18	27.223.481
82	Pomodori freschi. . . . . G. V. 140.087 L. 6.159.682 P. V. 533 » 22.594	56	140.620	60	6.182.276
83	Pozzolana . . . . . P. V.	42	237.457	79	3.895.565
84	Quarzo in pezzi e in polvere . . . . . P. V.	68	89.686	81	3.608.368
85	Rame (pani e lavori) . . . . . P. V.	84	54.664	84	3.075.101
86	Riso . . . . . P. V.	24	533.518	28	18.225.634
87	Rottami di ferro e ghisa . . . . . P. V.	12	1.121.455	15	30.953.138
88	Sabbie per costruzione . . . . . P. V.	15	889.483	40	13.176.190
89	Sali di potassio . . . . . P. V.	96	22.747	101	1.104.886
90	Sansa esausta o no d'olio . . . . . P. V.	49	195.583	66	5.653.872
91	Scorie homas . . . . . P. V.	85	54.061	89	2.388.389
92	Semi oleosi . . . . . P. V.	45	223.763	58	6.986.874
93	Seta naturale e artificiale, in ffli, tessuti, lavori . . . . . G. V. 2.328 L. 470.146 P. V. 16.769 » 2.232.070	101	19.097	85	2.702.216
94	Soda del commercio . . . . . P. V	64	104.398	57	7.784.838
95	Sodio (nitrato di) . . . . . P. V.	74	74.183	80	3.637.232

Digitized by Google

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Tonnellate		Prodotto relativo	
		Graduatoria	G. e P. V.	Graduatoria	G. e P. V.
96	Tabacco in foglie, lavorato e in ritagli . . . . . P. V.	91	43.259	97	1.720.003
97	Tegole comuni e marsigliesi, cremonesi e simili . . . . . P. V.	37	299.425	45	10.906.962
98	Terra refrattaria e da fonderia . . . . . P. V.	35	311.226	43	11.898.459
99	Tessuti di fibre animali (esclusa la seta) . . . . . P. V.	100	19.224	82	3.409.288
100	Tessuti di fibre vegetali (lino, canapa, cotone, juta, ecc.). . . P. V.	61	113.386	33	15.140.202
101	Torba . . . . . P. V.	109	1.748	109	38.637
102	Traverse di legno . . . . . P. V.	67	90.643	65	5.875.083
103	Uova di pollame . . . . . G. V.	65	103.473	69	4.830.406
104	Uva fresca . . . . . G. V. 117.810 L. 12.626.909 P. V. 93.316 » 4.939.323	47	211.126	29	17.566.232
105	Vino e mosto . . . . . G. V. 3.956 » 252.474 P. V. 1.349.536 » 70.341.667	9	1.353.492	5	70.594.141
106	Veicoli smontati . . . . . P. V.	107	3.852	98	1.512.897
107	Zinco (pani, lamiere, lavori e rottami) . . . . . P. V.	95	27.535	99	1.507.382
108	Zolfo . . . . . P. V.	30	402.215	48	10.690.204
109	Zucchero . . . . . G. V.	—	—	—	—
	P. V.	26	487.744	11	32.304.880

Digitized by Google

Movimento delle merci nei porti.

ALLEGATO N. 33.

(Vedere Relazione pagg. 174, Capo VI).

PORTI	ANNI	CARICO					SCARICO		RIMANENZA DI MERCI in porto	
		Tonnellate	Variazione percentuale rispetto al 1924-25	Quantità di carri	Variazione percentuale rispetto al 1924-25	Medio carico per carro — tonnellate	Quantità di carri	Variazione percentuale rispetto al 1924-25	minima — tonnellate	massima — tonnellate
Genova	1925-26	5.944.341	— 0,31	410.916	— 1,12	14,47	122.906	+ 6,69	202.077	406.278
	1924-25	5.962.598		415.573		14,35	115.201		232.270	498.347
Venezia e Marghera	1925-26	1.348.449	— 15,48	96.801	— 14,21	13,93	28.489	+ 1,74	21.978	93.635
	1924-25	1.595.385		112.833		14,14	28.003		41.603	84.438
Trieste	1925-26	1.145.775	— 23,48	91.922	— 23,89	12,46	93.173	— 8,66	—	—
	1924-25	1.497.318		120.772		12,40	102.013		—	—
Fiume	1925-26	340.339	+ 33,77	24.404	+ 27,72	13,95	29.449	+ 28,39	—	—
	1924-25	254.417		19.108		13.31	22.937		—	—
Savona e funivie	1925-26	1.137.016	— 0,08	68.587	— 0,35	16,58	9.455	+ 9,75	27.890	140.181
	1924-25	1.137.945		68.827		16,53	8.615		51.280	99.265
Livorno	1925-26	1.391.521	+ 4,75	93.236	+ 3,24	14,92	36.837	+ 11,98	43.500	107.100
	1924-25	1.328.401		90.313		14,71	32.897		34.640	86.400
Spezia	1925-26	544.950	+ 5,75	31.986	— 2,70	17,04	735	— 21,81	11.300	32.450
	1924-25	516.180		32.875		15,70	940		18.000	43.180
Ancona	1925-26	587.325	+ 22,59	36.399	+ 22,65	16,13	5.636	— 4,46	672	16.474
	1924-25	479.075		29.677		16,14	5.899		313	15.715
Civitavecchia	1925-26	656.628	+ 13,63	34.705	+ 11,80	18,92	14.522	+ 7,44	4.900	44.538
	1924-25	577.867		31.041		18,62	13.516		2.800	29.558
Napoli P. M.	1925-26	708.899	— 0,39	41.356	— 5,49	17,14	18.953	— 11,81	77.325	134.260
	1924-25	711.664		43.757		16,26	21.491		69.540	100.548
Torre Annunziata	1925-26	122.293	— 33,70	6.814	— 33,36	17,95	760	— 75,64	610	19.595
	1924-25	184 463		10.225		18,04	3.120		8.922	50.180
Brindisi	1925-26	91.092	— 6,44	5.964	— 4,92	15,27	2.619	— 10,95	—	—
	1924-25	97.364		6.273		15,52	2.941		—	—
Altri porti minori del continente (1)	1925-26	522.261	+ 27,49	31.265	+ 24,69	16,70	—	—	—	—
	1924-25	409.642		25.074		16,34	—	—	—	—
Porti della Sicilia (2)	1925-26	531.973	+ 23,00	37.595	+ 21,53	14,15	—	—	—	—
	1924-25	432.488		30.936		13,98	—	—	—	—
Porti della Sardegna (3)	1925-26	138.020	+ 30,91	15.740	+ 25,57	8,77	—	—	—	—
	1924-25	105.432		12.535		8,41	—	—	—	—
TOTALI	1925-26	15.210.882	— 0,52	1.027.690	— 2,11	14,80	—	—	—	—
	1924-25	15.290.239		1.049.819		14,56	—	—	—	—

(1) Castellammare di Stabia — Reggio Calabria — Salerno — Taranto — Gallipoli — Bari — Barletta — Ortona — Castellammare Adriatico — Ravenna.
(2) Palermo — Messina — Catania — Siracusa — Licata molo e porto — Porto Empedocle.
(3) Cagliari — Terranova Pausania — Golfo Aranci — Porto Torres.

Digitized by Google

Peso delle principali merci caricate

ESERCIZI 1913-14 E DAL

(*Vedere Relazione*

PORTI	TONNELLATE																
	per conto commercio											per conto amministrazione				Totale generale	% rispetto all'esercizio precedente
	carboni	cereali per l'interno	cereali per l'estero	cotoni per l'interno	cotoni per l'estero	petrolio	fosfati fosforiti e concimi	sale e tabacchi	altre merci	totale	% rispetto all'esercizio precedente	carboni	altre merci	totale	% rispetto all'esercizio precedente		
Genova	2.446.771	892.335	106.304	149.600	8.666	1.481	68.437	97.303	1.810.412	5.581.309	»	339.745	23.287	363.032	»	5.944.341	»
Venezia	559.046	143.940	12.816	65.584	6.765	30.172	227.457	45.636	178.508	1.269.924	»	71.839	6.636	78.525	»	1.348.449	»
Trieste	150.695	47.651	44.148	23.177	35.020	45.333	7.765	33.108	714.528	1.101.425	»	40.939	3.411	44.350	»	1.145.775	»
Fiume	9.711	8.776	19.024	565	106	53.633	97.962	1.696	139.429	330.902	»	6.797	2.640	9.437	»	340.339	»
Savona	390.395	»	»	»	»	85.090	5.956	»	224.544	705.985	»	110.376	9.040	119.416	»	825.401	»
Staz. di S. Giuseppe di Cairo	304.665	»	»	»	»	»	»	»	6.950	311.615	»	»	»	»	»	311.615	»
Livorno	644.239	53.254	»	692	»	78.649	64.441	21.865	149.532	1.012.672	»	378.849	»	378.849	»	1.391.521	»
Spezia.	265.086	»	»	»	»	»	55.465	»	101.153	421.704	»	123.246	»	123.246	»	544.950	»
Ancona	137.413	27.612	»	245	»	798	89.824	18.267	80.507	354.666	»	229.897	2.762	232.659	»	587.325	»
Civitavecchia .	320.695	53.101	»	»	»	»	6.303	21.085	62.151	463.335	»	193.293	»	193.293	»	656.628	»
Napoli P. M. .	125.821	146.663	»	3.507	»	»	17.712	415	151.034	445.152	»	240.143	23.604	263.747	»	708.899	»
Torre Annunziata	30.131	»	»	»	»	»	»	»	6.366	36.497	»	85.796	»	85.796	»	122.293	»
Brindisi	10.533	3.170	»	»	»	»	6.280	»	15.692	35.675	»	54.773	644	55.417	»	91.092	»
Altri porti del continente .	95.013	16.158	»	»	»	1.303	45.946	8.736	89.627	256.783	»	264.772	706	265.478	»	522.261	»
Porti della Sicilia.	75.139	6.550	»	»	»	22.190	46.119	865	147.656	298.519	»	231.843	1.611	233.454	»	531.973	»
Porti della Sardegna	12.438	2.989	»	»	»	188	2.612	158	80.585	98.970	»	32.762	6.288	39.050	»	138.020	»
Anno 1925-26 .	**5.577.791**	**1.492.199**	**182.292**	**243.370**	**50.557**	**318.837**	**742.279**	**249.134**	**3.958.674**	**12.725.133**	**— 3,47**	**2.405.120**	**80.629**	**2.485.749**	**+ 17,91**	**15.210.882**	**— 0,52**
Anno 1924-25 .	5.452.474	1.818.029	399.631	283.152	77.974	276.600	717.916	241.351	3.914.998	13.182.125	+ 21,01	2.047.417	60.697	2.108.114	— 18,88	15.290.239	+ 13,33
Anno 1923-24 .	4.409.048	1.512.820	185.106	198.094	17.035	167.234	547.646	173.323	2.682.965	10.893.271	+ 5,32	2.531.856	66.744	2.598.600	+ 53,61	13.491.871	+ 12,11
Anno 1922-23 .	4.067.515	2.590.918	217.502	191.925	14.191	148.987	426.966	164.479	2.520.751	10.343.264	+ 19,09	1.641.567	50.092	1.691.659	+ 17,85	12.034.923	+ 18,92
Anno 1921-22 .	3.476.477	2.199.656	403.010	127.787	15.401	132.110	369.612	153.160	1.807.971	8.685.184	+ 14,52	1.376.195	59.193	1.435.388	— 36,54	10.120.572	+ 2,79
Anno 1920-21 .	1.904.505	2.253.133	492.584	146.747	15.276	111.742	423.853	169.191	2.067.011	7.584.042	— 4,85	2.133.939	128.053	2.261.992	— 9,87	9.846.034	— 6,05
Anno 1919-20 .	2.517.305	1.451.482	535.380	184.980	20.273	142.630	320.556	145.596	2.652.364	7.970.566	+ 16,48	2.255.029	254.710	2.509.739	— 2,55	10.480.305	+ 11,27
Anno 1918-19 .	1.057.918	2.136.683	268.998	136.466	8.229	117.550	318.064	108.461	2.699.628	6.842.997	+ 12,00	2.385.836	189.646	2.575.482	+ 65,55	9.418.479	+ 22,87
Anno 1917-18 .	1.033.159	2.013.193	997	89.268	1.419	136.794	170.083	103.909	2.560.785	6.109.607	— 22,49	1.463.007	92.727	1.555.734	— 42,54	7.665.341	— 27,61
Anno 1916-17 .	2.416.348	1.592.198	126.415	193.702	8.973	142.106	221.620	145.056	3.035.617	7.882.035	— 14,71	2.577.438	129.972	2.707.410	+ 22,33	10.589.445	— 7,[illegible]
Anno 1913-14 .	4.681.936	758.570	96.583	172.895	11.730	102.780	532.090	174.802	2.210.394	8.741.780	— 8,44	1.981.540	117.567	2.099.107	+ 3,38	10.840.887	— 6,[illegible]

Digitized by Google

al porti e corrispondente quantità di carri utilizzati.

1916-17 AL 1925-26.

pag. 174, *Capo VI*).

CARRI																			
per conto commercio											per conto amministrazione								
carboni	cereali per l'interno	cereali per l'estero	cotoni per l'interno	cotoni per l'estero	petrolio	fosfati fosforiti e concimi	sale e tabacchi	altre merci	totale	% rispetto all'esercizio precedente	carboni	altre merci	totale	% rispetto all'esercizio precedente	totale generale	% rispetto all'esercizio precedente	carico medio per carro (tonn.)	numero dei giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo
139.768	54.574	6.458	13.696	851	259	4.101	6.510	164.150	390.367	»	18.917	1.632	20.549	»	410.916	»	14,47	297½	1.381
36.232	11.138	838	6.116	603	2.742	13.288	3.845	17.020	91.822	»	4.330	649	4.979	»	96.801	»	13,93	297½	325
8.604	3.600	3.121	2.158	3.279	3.376	505	3.317	61.480	89.440	»	2.127	355	2.482	»	91.922	»	12,46	301	305
652	597	1.285	54	11	3.836	6.512	287	10.596	23.830	»	375	199	574	»	24.404	»	13,95	305	80
22.356	»	»	»	»	7.115	367	»	14.757	44.595	»	6.217	637	6.854	»	51.449	»	16,04	297	173
16.776	»	»	»	»	»	»	»	362	17.138	»	»	»	»	»	17.138	»	18,18	296	58
37.781	3.269	»	74	»	6.212	3.892	2.201	17.899	71.328	»	21.908	»	21.908	»	93.236	»	14,92	302	309
15.089	»	»	»	»	»	3.282	»	6.404	24.775	»	7.211	»	7.211	»	31.986	»	17,04	296	108
8.176	1.791	»	20	»	50	4.996	2.053	5.488	22.574	»	13.599	226	13.825	»	36.399	»	16,13	297	123
16.167	3.438	»	»	»	»	324	1.364	3.763	25.056	»	9.649	»	9.649	»	34.705	»	18,92	292	119
6.891	8.998	»	360	»	»	1.052	40	9.363	26.704	»	13.344	1.308	14.652	»	41.356	»	17,14	298	139
1.702	»	»	»	»	»	»	»	413	2.115	»	4.699	»	4.699	»	6.814	»	17,95	300	23
636	314	»	»	»	»	416	»	1.502	2.868	»	3.061	35	3.096	»	5.964	»	15,27	305	20
5.642	1.177	»	»	»	206	2.533	612	6.586	16.756	»	14.461	48	14.509	»	31.265	»	16,70	»	»
5.282	452	»	»	»	2.187	3.062	165	12.871	24.019	»	13.391	185	13.576	»	37.595	»	14,15	»	»
1.100	273	»	»	»	20	219	15	10.711	12.338	»	2.583	819	3.402	»	15.740	»	8,77	»	»
322 854	**89 621**	**11.702**	**22.478**	**4 744**	**26.003**	**44.549**	**20.409**	**343.365**	**885.725**	— 4,48	**135 872**	**6.093**	**141.965**	+ 15,83	**1.027.690**	— 2,11	14,80	»	»
318.670	119.028	26.500	25.342	7.411	23.626	44.390	19.593	342.691	927.251	+ 21,50	117.756	4.812	122.568	— 20,09	1.049.819	+ 14,54	14,56	»	»
258.713	98.450	11.691	18.225	1 550	14.604	33.278	13.764	312.911	763.186	+ 6,99	147.918	5.466	153.384	+ 52,81	916.570	+ 12,64	14,72	»	»
239.924	169.549	13.920	18.127	1.313	12.707	25.154	12.727	219.930	713.351	+ 18,71	96.388	3.990	100.378	+ 15,07	813.729	+ 18,25	14,79	»	»
205.699	142.188	27.838	11.581	1.453	11.307	22.054	12.168	166.641	600.929	+ 13,39	82.629	4.604	87.233	— 36,25	688.162	+ 3,20	14,71	»	»
113.302	141.838	35.724	14.387	1.488	9.618	24.915	12.799	175.907	529.978	— 7,06	127.686	9.152	136.838	— 13,27	666.816	— 8,40	14,77	»	»
155.334	94.444	39.669	15.804	1.990	11.876	18.580	12.055	220.459	570.211	+ 13,14	139.035	18.747	157.782	— 4,08	727.993	+ 8,90	14,41	»	»
66.423	136.086	20.951	13.024	835	9.644	19.140	8.577	229.304	563.984	+ 13,70	151.341	13.145	164.486	+ 63,78	668.470	+ 22,95	14,13	»	»
65.083	128.280	71	8.787	178	11.033	10.499	8.410	210.908	443.249	— 24,75	93.572	6.857	100.429	— 42,82	543.678	— 28,90	14,12	»	»
157.836	105.664	8.053	20.466	1.007	12.366	14.040	11.597	258.020	589.049	— 16,02	166.051	9.596	175.647	+ 22,26	764.696	— 9,51	13,85	»	»
320.911	55.536	7.119	20.347	1.066	10.848	35.946	14.699	223.626	690.092	— 7,06	129.828	9.629	139.457	+ 3,67	829.549	— 5,42	13,03	»	»

Digitized by Google

Quantità dei carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1916 al 1925.

(*Vedere Relazione pag.* 180, *Capo VI*).

COMPARTIMENTI	SETTEMBRE		OTTOBRE		NOVEMBRE		TOTALE		TOTALE GENERALE	*ANNOTAZIONI*
	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti		
Torino	214	523	3.025	1.318	799	595	4.038	2.436	6.474	
Milano	289	2.777	1.186	4.626	208	1.195	1.683	8.598	10.281	
Venezia	572	285	1.467	474	381	186	2.420	945	3.365	
Genova	149	99	360	108	200	35	709	242	951	
Bologna	1.025	136	11.668	525	4.775	89	17.468	750	18.218	
Firenze	55	36	230	3	195	110	480	149	629	
Ancona	1.174	153	3.667	499	797	187	5.638	839	6.477	
Roma	552	42	506	11	179	18	1.237	71	1.308	
Napoli	171	100	853	371	714	22	1.738	493	2.231	
Bari	1.791	532	3.560	504	2.104	240	7.455	1.276	8.731	
Reggio C.	191	17	328	10	191	4	710	31	741	
Palermo	1.357	446	1.317	440	1.046	301	3.720	1.187	4.907	
Totali anno **1925**	**7.540**	**5.146**	**28.167**	**8.889**	**11.589**	**2.982**	**47.296**	**17.017**	**64.313**	
Totali anno 1924	10.458	7.490	33.471	12.291	10.637	7.140	54.566	26.921	81.487	
Totali anno 1923	4.231	4.705	24.135	9.249	3.166	330	31.532	14.284	45.816	
Totali anno 1922	7.601	7.143	20.103	6.636	2.953	419	30.657	14.198	44.855	
Totali anno 1921	7.966	6.202	16.113	5.070	1.902	258	25.981	11.530	37.511	
Totali anno 1920	11.304	7.802	15.711	4.720	1.519	224	28.534	12.746	41.280	
Totali anno 1919	7.484	7.496	21.203	9.537	2.956	611	31.643	17.644	49.287	
Totali anno 1918	5.326	6.435	15.547	6.320	1.772	261	22.645	13.016	35.661	
Totali anno 1917	7.454	8.654	24.845	9.996	757	182	33.056	18.832	51.888	
Totali anno 1916	13.313	10.047	27.308	8.800	3.956	553	44.577	19.400	63.977	

Digitized by Google

Quantità dei carri caricati di agrumi in SICILIA ed in CALABRIA. – nel 1913-14 e dal 1916-17 al 1925-26.

(*Vedere Relazione pag.* 180, *Capo VI*).

Anno	Mese	In Sicilia: Quantità carri caricati	del quali passarono in continente per destinazioni: italiane	estere: Ventimiglia	Modane	Domodossola	Luino	Chiasso	Brennero	Tarvisio	Postumia	Totale	Totale generale	In Calabria: per l'interno	per l'estero	Totale
1925	Luglio	1.070	274	3	17	5	—	80	180	21	8	314	588	80	—	80
	Agosto	776	237	2	16	6	—	36	114	25	11	210	447	11	—	11
	Settembre	631	212	—	17	1	—	17	40	19	22	116	338	91	—	1
	Ottobre	1.379	281	5	49	10	—	65	104	23	22	278	559	223	23	246
	Novembre	2.525	430	9	40	10	—	210	328	52	61	710	1.140	268	97	365
	Dicembre	3.176	810	5	65	15	—	199	419	159	99	961	1.771	511	134	645
1926	Gennaio	3.995	946	14	44	16	—	189	484	265	264	1.276	2.222	420	79	499
	Febbraio	4.018	972	4	35	25	—	255	663	222	206	1.410	2.382	514	46	560
	Marzo	5.551	1.067	19	36	35	—	477	858	473	256	2.154	3.221	721	71	792
	Aprile	3.616	861	9	73	27	—	317	490	311	97	1.324	2.185	451	52	503
	Maggio	3.087	583	8	58	16	—	215	323	168	51	839	1.422	366	12	378
	Giugno	1.978	344	24	51	17	—	116	195	49	49	501	845	131	1	132
Anno 1925-26		**31.802**	**7.017**	**102**	**501**	**183**	—	**2.176**	**4.198**	**1.787**	**1.146**	**10.093**	**17.110**	**3.697**	**515**	**4.212**
Anno 1924-25		30.401	6.681	52	708	139	—	2.125	4.735	1.491	757	10.007	16.688	4.320	844	5.164
Anno 1923-24		26.888	8.199	174	1.185	218	—	1.577	3.370	259	249	7.032	15.231	3.890	203	4.093
Anno 1922-23		21.524	7.272	257	1.895	249	—	1.077	1.874	180	186	5.718	12.990	4.178	121	4.299
Anno 1921-22		23.645	6.232	729	3.001	161	—	1.183	3.351	809	58	9.299	15.524	2.902	266	3.168
Anno 1920-21		20.077	5.092	266	833	152	—	2.255	4.516	468	—	8.490	13.582	3.475	397	3,872
Anno 1919-20		19.723	6.853	446	1.107	258	—	2.803	1.232	303	—	6.149	13.002	2.724	46	2.770
Anno 1918-19		16.976	6.981	734	537	216	—	2.157	—	—	—	3.644	10.625	3.698	7	3.705
Anno 1817-18		12.476	5.314	851	28	34	—	916	—	—	—	1.829	7.143	1.808	3	1.811
Anno 1916-17		23.797	6.465	120	135	27	15	7.868	—	—	—	8.165	14.630	3.289	356	3.645
Anno 1913-14		26.534	2.017	—	94	128	—	582	742	1.208	2.533	5.287	7.304	—	—	—

Digitized by Google

Traffico delle merci importate dalle ferrovie estere (1).

ESERCIZI 1924-25 e **1925-26.**

(Vedere Relazione pagg 179. Capo VI)

ANNO	MESE	TRANSITO DI																						TOTALE	
		Ventimiglia		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero		S. Candido		Tarvisio		Piedicolle		Postumia		Fiume			
		Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
1925	Luglio	13.044	1.115	58.824	4.247	69.724	4.612	11.046	805	108.658	7.125	25.706	1.741	5.273	416	63.351	4.873	24.152	1.959	89.495	6.262	12.426	993	481.699	34.148
»	Agosto. . . .	12.000	1.085	68.537	4.701	77.650	5.094	13.313	1.017	95.304	5.667	30.321	1.961	5.340	394	69.134	5.356	25.703	2.153	107.430	7.193	13.950	1.174	518.582	35.795
»	Settembre . .	11.900	1.099	63.222	4.574	89.129	5.596	15.553	1.045	108.390	6.740	27.783	1.982	6.776	477	64.573	4.971	27.680	2.216	110.700	7.584	16 983	1.467	542.669	37.251
»	Ottobre . . .	13.739	1.388	66.950	4.852	98.093	5.652	16.363	1.175	132.108	7.825	36.666	2.901	6.946	528	84.207	6.399	22.140	1.892	153.801	10.553	28.869	2.581	659.882	45.746
»	Novembre . .	11.944	1.441	75.334	5.411	83.172	5.085	14.371	1.025	107.039	6.325	32.822	2.267	5.587	426	70.763	5.595	23.099	1.830	159.831	10.543	23.185	2.048	607.147	41.995
»	Dicembre. . .	15.687	1.924	63.121	5.208	83.567	5.092	13.610	1.002	123.348	6.827	28.340	2.063	6.530	500	73.142	5.825	23.480	1.925	171.374	11.494	28.810	2.617	631.009	44.477
1926	Gennaio . . .	15.433	1.787	66.129	5.477	83.556	5.098	14.532	1.043	120.333	6.630	37.532	2.564	5.968	425	69.411	5.390	23.612	1.760	174.254	11.550	18.938	1.639	629.698	43.363
»	Febbraio . . .	12.197	1.490	64.489	5.687	96.398	5.733	15.155	1.067	121.202	7.100	35.644	2.510	4.291	365	69.682	5.372	23.185	1.699	182.608	12.275	18.028	1.625	643.379	44.923
»	Marzo	13.743	1.649	68.891	5.416	94.147	6.231	16.854	1.220	155.576	8.249	35.874	2.375	8.933	620	89.996	7.015	29.544	2.266	198.515	13.198	15.096	1.395	727.169	49.634
»	Aprile	12.633	1.208	56.437	4.494	70.996	4.724	15.248	1.094	119.853	6.371	26.610	1.949	7.313	537	97.579	7.455	21.667	1.664	183.959	12.047	12.125	1.189	624.420	42.732
»	Maggio. . .	10.257	972	59.686	4.617	67 092	4.706	14.363	1.013	116.665	6.166	27.588	1.887	6.595	442	109.189	8.554	17.438	1.333	174.295	12.214	14.614	1.467	617.782	43.371
»	Giugno. . . .	12.419	1.294	76.066	5.661	81.127	5.677	15.074	1.161	122.518	8.145	23.328	1.597	6.264	421	107.075	8.440	19.346	1.543	133.175	10.077	16.254	1.535	612.646	45.551
Anno **1925-26**		**154.996**	**16.452**	**787.686**	**60.345**	**994.651**	**63 300**	**175.482**	**12.667**	**1.430.994**	**83.170**	**368.214**	**25.797**	**76.316**	**5.551**	**968.102**	**75.245**	**281.046**	**22.240**	**1.833.437**	**124.989**	**219.178**	**19.730**	**7.296.082**	**509.486**
Anno 1924-25		244.672	19.061	657.288	47.484	957.120	61.863	192.390	12.802	997.530	69.907	402.199	28.245	71.250	5.286	815.200	62.574	376.488	28.439	1.216.493	96.662	187.264	15.283	6.117.894	446.606

(1) Questi dati sono compresi nei prospetti generali delle merci — Allegati n. 23 e 30.

Digitized by Google

Traffico delle merci esportate sulle ferrovie estere (1)

ESERCIZI 1924-25 E 1925-26.

(*Vedere Relazione pag. 179, Capo VI*).

ANNO	MESE	TRANSITO DI																						TOTALE	
		Ventimiglia		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero		S. Candido		Tarvisio		Piedicolle		Postumia		Fiume			
		Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	Carri
1925	Luglio . .	5.913	644	16.329	1.627	15.898	1.499	10.781	1.056	41.254	4.502	65.165	7.559	1.139	111	37 824	2.874	12.766	961	79.825	5.411	13.470	948	300.364	27.192
»	Agosto. .	5.382	612	13.762	1.402	12.795	1.207	9.876	998	31.182	3.402	32.563	4.310	348	49	26.866	2.062	9.245	795	57.450	3.788	8.859	716	208.328	19.341
»	Settembre	6.019	699	14.810	1.461	14.268	1.164	11.906	1.226	33.963	3.585	35.164	4.261	538	75	22 368	1.710	14.368	1.094	60.419	4.119	15.510	1.179	229.333	20.573
»	Ottobre .	6.178	725	23.675	2.232	13.694	1.252	15.842	1.491	40.665	4.310	38.886	4.564	946	95	25.780	1.986	16.268	1.345	65.185	4.340	12.568	968	259.687	23.308
»	Novembre	5.458	719	25.639	2.327	11.360	1.132	13.092	1.244	33.712	3.719	26.230	2.589	620	87	30.148	2 330	12.242	1.032	71.047	4.758	9.592	730	239 740	20.667
»	Dicembre	5.317	637	22.822	2.091	9.887	990	10.511	1.022	30.093	3.416	28.482	2.501	544	58	25.469	2.130	13.677	904	63.950	3.996	5.900	466	216.652	18.211
1926	Gennaio .	3.708	492	15.428	1.454	7.242	788	7.183	769	27.343	3.160	22.501	2.187	638	79	27.346	2.132	12.050	960	57.741	3.893	9.792	701	191.032	16.615
»	Febbraio.	3.964	482	16.992	1.622	12.541	1.227	9.014	899	25.367	2.889	30.718	3.089	430	55	25.813	1.988	10.349	862	57.433	3.763	8.215	634	200.836	17.510
»	Marzo . .	4.478	543	7.918	1.785	8.204	975	8.528	946	34.885	3.721	36.412	3.481	380	52	34.821	2 692	13.229	1.041	53.560	3.493	5.257	426	207.672	19.155
»	Aprile . .	3.816	432	16.843	1.555	7.140	869	8.082	911	30.692	3.331	25.493	2.414	239	29	29.158	2.193	10.233	811	57.294	3.919	5.144	426	194.134	16.890
»	Maggio. .	4.020	425	17.052	1.592	9.773	1.096	9.407	1.120	41.815	3.949	37.186	3.287	438	54	40.455	3.106	18.602	1.396	63.332	4.276	25.282	1.860	267.362	22.161
»	Giugno. .	5.410	550	16.907	1.564	11.613	1.251	7.201	938	40.250	4.615	90.563	8.944	218	32	39.703	3.098	13.776	1.068	56.858	4.015	12 770	1.047	295.269	27.122
Anno 1925-26 .		**59.663**	**6.960**	**208.177**	**20.712**	**134.415**	**13.450**	**122.023**	**12.620**	**411.221**	**44.599**	**469.423**	**49.186**	**6.478**	**776**	**365.751**	**28.301**	**156.805**	**12.269**	**744.094**	**49.771**	**132.359**	**10101**	**2.810.409**	**248.745**
Anno 1924-25.		85.224	8.206	288 773	27.281	206.397	18.299	178.941	15.825	383.740	46.930	524.174	51.513	12.075	1.138	385.662	29.375	212.600	16.135	822.298	61 462	113.590	8.570	3.213.480	284.734

(1) Questi dati sono compresi nei prospetti generali del carico delle merci. Allegati n. 29 e 30.

Digitized by Google

Accidenti nel servizio e loro conseguenze

ESERCIZIO 1925-26

SPECIE DEGLI ACCIDENTI	1925-26 Linea a scartamento normale	1925-26 Linea a scartamento ridotto	1925-26 Totale	1924-25 a scartamento normale e ridotto
Fuorviamenti di treni:				
lungo la linea	141	53	*194*	140
nelle stazioni	180	4	*184*	179
Totale . . .	321	57	*378*	319
Investimenti ed urti:				
lungo la linea	540	10	*550*	535
nelle stazioni	346	2	*348*	354
Totale . . .	886	12	*898*	889
Diversi:				
sviamenti di locomotive e carri in manovra	271	6	*277*	303
urti in manovra	303	—	*303*	297
incendi nei treni	53	3	*56*	57
incendi nelle stazioni . . .	79	1	*80*	102
cadute di persone dai treni	180	1	*181*	144
sassi lanciati contro i treni con danni	221	—	*221*	675
aggressioni	3	1	*4*	10
altri attentati	27	—	*27*	53
suicidi tentati e consumati	287	—	*287*	179
Totale . . .	1.424	12	*1.436*	1.820
Totale generale . . .	2.631	81	*2.712*	3.028

PERSONE MORTE O FERITE	1925-26 Linea a scartamento normale Morti	Feriti	Totale	Linea a scartamento ridotto Morti	Feriti	Totale	In complesso Morti	Feriti	Totale	1924-25 a scartamento normale e ridotto Morti	Feriti	Totale
Viaggiatori:												
per causa d'accidenti . . .	20	247	267	—	—	—	20	247	*267*	12	314	326
per propria imprudenza . .	14	701	715	1	2	3	15	703	*718*	15	660	675
per attentati e aggressioni	—	12	12	—	—	—	—	12	*12*	1	11	12
per cause varie	16	139	155	—	1	1	16	140	*156*	12	223	235
Totale . .	50	1.099	1.149	1	3	4	51	1.102	*1.153*	40	1.208	1.248
Per 100 mila viaggiatori trasportati							0.04	0.97	1,01	0,03	1,01	1,04
Per 100 mila treni viaggiatori Km.							0,06	1.03	1,09	0,05	1,06	1,11
Par 100 mila treni viaggiatori e merci Km.							0.04	0.79	0,83	0,03	0,87	0,90
Agenti:												
per causa di accidenti . .	15	165	180	—	2	2	15	167	*182*	19	161	180
per propria imprudenza . .	37	180	217	1	—	1	38	180	*218*	45	172	217
per attentati e aggressioni .	1	12	13	—	—	—	1	12	*13*	—	24	24
per cause varie	26	185	211	—	—	—	26	185	*211*	16	180	196
Totale . . .	79	542	621	1	2	3	80	544	*624*	80	537	617
Estranei:												
per causa di accidenti . .	16	40	56	—	—	—	16	40	*56*	19	46	65
per propria imprudenza . .	217	246	463	3	1	4	220	247	*467*	195	217	412
per attentati e aggressioni	3	1	4	—	—	—	3	1	*4*	1	1	2
per cause varie	18	56	74	—	—	—	18	56	*74*	30	40	70
Totale . . .	254	343	597	3	1	4	257	344	*601*	245	304	549
per suicidio	253	34	287	—	—	—	253	34	*287*	162	17	179

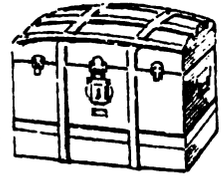
Digitized by Google

RIPARTIZIONE DEL PRODOTTO DEI VIAGGIATORI FRA LE TRE CLASSI E CONFRONTO CON QVELLO DEI BAGAGLI NELL'ESERCIZIO 1925-26

IIIª CLASSE
999 MILIONI

IIª CLASSE
466 MILIONI

Iª CLASSE
174 MILIONI



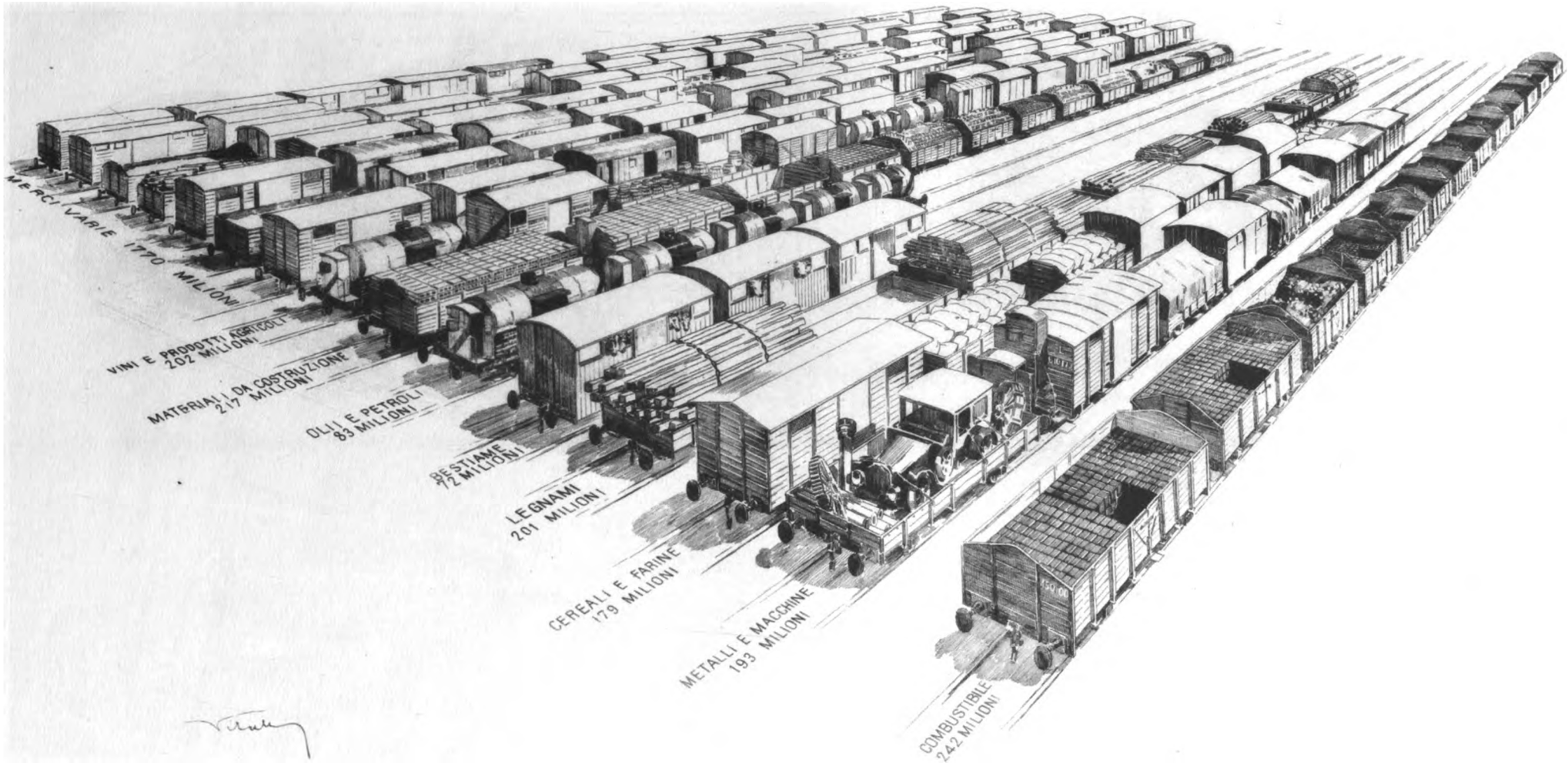
BAGAGLI
68 MILIONI

Digitized by Google

Digitized by Google

RIPARTIZIONE DEL PRODOTTO DELLE MERCI FRA LE LORO DIVERSE CATEGORIE

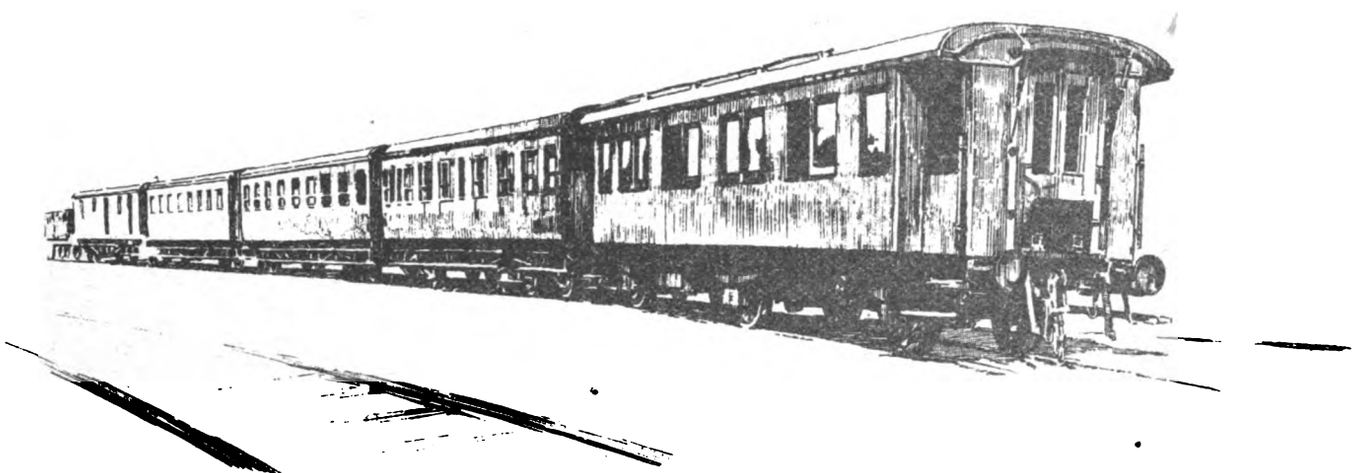
(3158 MILIONI)



Digitized by Google

Digitized by Google

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI DEL TRAFFICO FRA I VIAGGIATORI E BAGAGLI E LE MERCI NELL'ESERCIZIO 1925-26



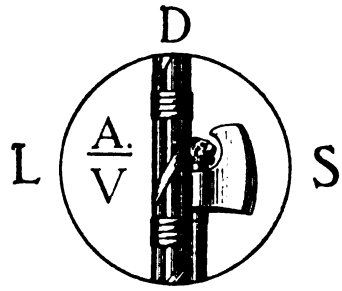
PRODOTTO VIAGGIATORI E BAGAGLI - 1707 MILIONI

PRODOTTO MERCI - 3158 MILIONI

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



STABILIMENTO POLIGRAFICO
PER L'AMMINISTRAZIONE
DELLO STATO — ROMA, 1926

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

LEGATORIA DI LIBRI
P. CICCIORICCIO
Borgo Vittorio, 26
ROMA

Digitized by Google