



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.

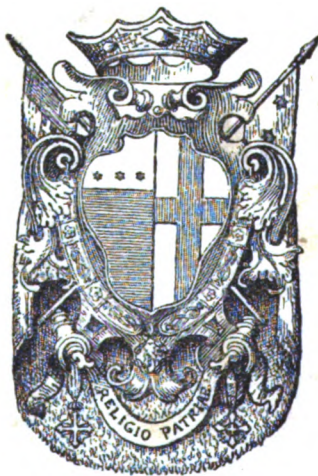
Inoltre ti chiediamo di:

- + *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 accertarti 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

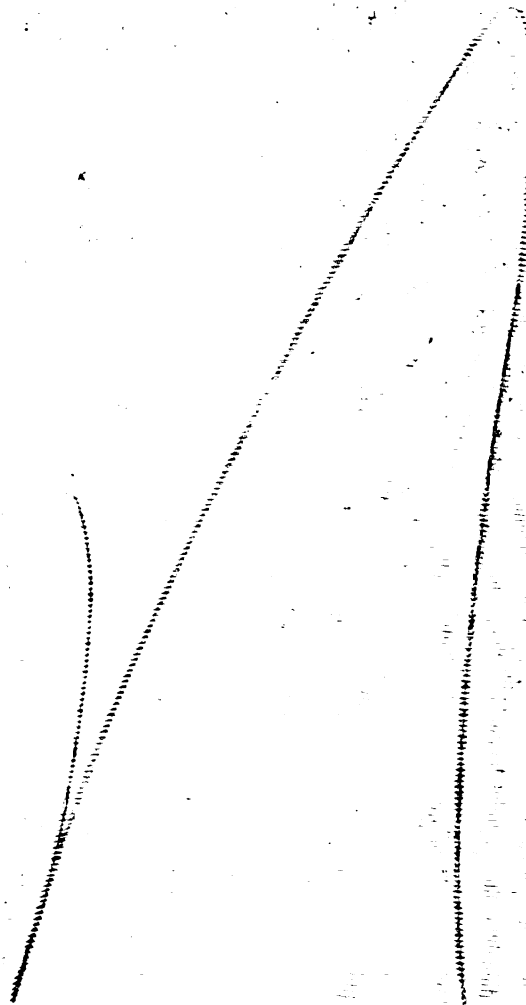
La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web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

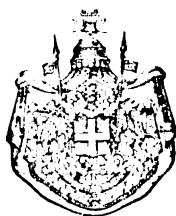




EX LIBRIS
S.E. YOSEPHI COMITIS
DI GERBAIX - SONNAIX
GENERALI ET SENATORIS
REGNI ITALIAE

20





MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione Generale delle Strade Ferrate

RELAZIONE STATISTICA

SULLE

COSTRUZIONI E SULL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

PER L'ANNO 1876



ROMA
TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1877

Eccellenza,

Come continuazione di precedenti mie Relazioni sui servizi affidati a questa Direzione Generale delle Strade Ferrate, io aveva l'onore di sommettere a V. E. nel giugno dello scorso anno la Relazione Statistica sulle Costruzioni e sull'Esercizio delle Ferrovie Italiane pel triennio 1873-74-75; e la E. V. avendo benevolmente apprezzato quel lavoro, degnavasi di presentarlo alla Camera dei Deputati nella tornata del 25 giugno 1876.

Il vantaggio che si trae, massime sotto l'aspetto amministrativo, da siffatte periodiche pubblicazioni, essendo parso maggiore e più immediato se, come si pratica per altri pubblici servizi, così anche per quelli delle Ferrovie, a luogo di Relazioni triennali si pubblicassero delle Relazioni annuali, si è pensato di raccogliere i dati relativi al decorso anno 1876, che ora coordinati fra loro, costituiscono

A Sua Eccellenza

Il Signor Comm. Giuseppe Zanardelli

Deputato al Parlamento, Ministro dei Lavori Pubblici

ROMA.

appunto la Relazione annuale per l'anno medesimo, la quale, come quelle precedentemente pubblicate, abbraccia i tre distinti rami di pubblico servizio, a cui soprintende questa Direzione Generale, cioè:

- 1° - Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato;
- 2° - Costruzione delle Ferrovie concesse all'industria privata;
- 3° - Esercizio delle Strade Ferrate Italiane.

Come V. E. si è compiaciuta di fare nella suaccennata precedente Relazione Statistica, io spero che vorrà benevolmente apprezzare anche questa per l'anno 1876, ed in tale lusinga passo all'onore di protestarmi col massimo ossequio e rispetto.

Di Vostra Eccellenza



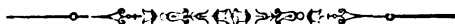
Devot.^{mo} Obbl.^{mo} Servitore

P. VALSECCHI

Direttore Generale delle Strade Ferrate.

RELAZIONE STATISTICA
SULLE COSTRUZIONI E SULL'ESERCIZIO
DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

per l'anno 1876.



PARTE PRIMA

Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato.



RELAZIONE STATISTICA

SULLE COSTRUZIONI E SULL'ESERCIZIO

DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

per l'anno 1876.

PARTE PRIMA

COSTRUZIONI FERROVIARIE PER CONTO DIRETTO DELLO STATO

Nella relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle strade ferrate italiane a tutto l'anno 1875, presentata alla Camera dei Deputati nella seconda tornata del 25 giugno 1876, si trattò, nella prima parte, delle costruzioni ferroviarie eseguite per conto diretto dello Stato e riferivansi queste alle ferrovie seguenti:

I. Ferrovie Calabro-Sicule, dette del primo periodo, quelle cioè, che già comprese nella concessione fatta nel 1863 alla Società *Vittorio Emanuele*, vennero indi proseguite per conto diretto dello Stato in forza della legge 31 agosto 1868, n° 4587.

II. Ferrovie Calabro-Sicule, dette del secondo periodo, quelle cioè che si costruiscono dallo Stato a senso della legge 28 agosto 1870, n° 5858.

III. Ferrovia da Asciano a Grosseto.

IV. Ferrovia Ligure.

V. Ferrovia da Savona a Bra con diramazione da Cairo (San Giuseppe) ad Acqui.

Non essendo intervenuto posteriormente alla suddetta relazione annuale alcun provvedimento legislativo che abbia apportato modificazioni nelle ferrovie da costruirsi per conto diretto dello Stato, nella prima parte della presente relazione, come già si fece nella precedente relazione statistica, si tratterà di ognuna delle ferrovie suindicate, esponendo i dati che si riferiscono essenzialmente al periodo dal 1° gennaio a tutto dicembre 1876, estendendoli però anche in riassunto a quello anteriore, in quanto sia necessario per un resoconto completo ed esatto di questo importante ramo di pubblico servizio.

I.

Ferrovie Calabro-Sicule.

Lince in esecuzione della legge 31 agosto 1868, n° 4587.

Lunghezza delle linee e corrispettivo convenuto per la loro ultimazione.

Queste linee, come altre volte si indicò, e come giova ora di ricordare, furono oggetto della convenzione stipulata fra il Governo e la Società Vitali, Charles, Picard e C. in data 20 giugno 1868 ed approvata con la legge 31 agosto stesso anno, n° 4587; misurano in complesso la lunghezza di chilometri 640 di cui 311 in Calabria e 329 in Sicilia ed il corrispettivo convenuto *à forfait* per la loro continuazione ed ultimazione ammontava a lire 38,202,424.

Questioni colla Società costruttrice.

Nelle precedenti relazioni si è diffusamente parlato dello stato dei lavori di queste linee, nonchè delle gravissime questioni insorte colla Società predetta circa alla interpretazione ed alla esecuzione della convenzione 20 giugno 1868 e dello annessovi capitolato.

Prima sentenza del Collegio arbitrale.

Nello intento di risolvere siffatte questioni, si stipulava colla Società la convenzione 10 marzo 1873 e relativa appendice 11 giugno dello stesso anno. La Commissione governativa stata incaricata della ricognizione delle linee adempiva al suo compito; ed il Collegio arbitrale costituitosi in dipendenza della convenzione medesima nelle persone degli onorevoli commendatore avvocato GIACOMO ASTENGO, Senatore del Regno, commendatore avvocato FRANCESCO PICCOLI, Deputato al Parlamento e commendatore avvocato TOMMASO CORSI, Senatore del Regno, pronunziava in data 22 giugno 1875 una prima sentenza, facendo ragione ad una parte soltanto delle domande dell'Amministrazione ed ordinando una perizia.

Ricorso in Appello.

Contro una tale sentenza venne interposto ricorso innanzi alla Corte di appello di Roma e la difesa dell'Amministrazione fu sostenuta dagli onorevoli avvocati commendatori GIUSEPPE PICA, Senatore del Regno, DESIDERATO CHIAVES, Deputato al Parlamento e CESARE CABELLA, Senatore del Regno.

Sentenza della Corte d'appello.

Ma con sua sentenza del 15 aprile 1876, la Corte di appello confermava in massima quella del Collegio arbitrale e ritenendo non incombere in verun caso alla Società l'obbligo della provvista e del collocamento in opera di una seconda travata metallica

sui corsi d'acqua principali, riservata al servizio delle strade rotabili ordinarie, ordinava il pagamento alla Società della somma di lire 2,382,792 22, che dalla Commissione governativa di ricognizione erano state preventivate per siffatti lavori.

Contro questa ultima parte della sentenza si interpose ricorso *per revocazione* davanti la stessa Corte di appello, ma la medesima, con sentenza pronunziata in data 6 dicembre 1876, non fece ragione al ricorso e mantenne il precedente suo giudicato.

Contro la prima e questa seconda sentenza della Corte di appello si avanzò ricorso in Cassazione e frattanto si nominarono i Periti nelle persone dei signori ingegneri MASSA commendatore MATTIA, BORELLI commendatore BARTOLOMEO, Deputato al Parlamento e TARDUCCI cavaliere GEROLAMO, i quali però avendo declinato l'incarico vennero in seguito sostituiti dai signori ingegneri MORANDINI commendatore GIOVANNI, MARCHESI cavaliere GIULIO e LANINO cavaliere GIUSEPPE.

La visita peritale sulle linee ebbe luogo bensì nel settembre 1876, ma il termine per la presentazione della relativa relazione al Collegio arbitrale non dovendo scadere che al 21 aprile 1877, è qui fuori luogo di discorrere dello ulteriore seguito che ebbe la causa durante l'anno 1877, non dovendo la presente relazione riferirsi che ai fatti avvenuti a tutto il 1876. Si passerà quindi a parlare dei lavori eseguiti su queste linee a tutto il 31 dicembre dell'ora citato anno 1876.

Nella precedente relazione a tutto l'anno 1875 si accennò in appositi quadri che, oltre ai lavori eseguiti di urgenza nel 1873 dalla Società delle ferrovie Meridionali pello importo complessivo di lire 863,259 89, la Commissione governativa di ricognizione aveva, a senso della convenzione 10 marzo 1873, calcolato e stabilito in lire 7,935,390 58 lo importo dei lavori a compiersi per mettere in istato di collaudo le linee di cui trattasi, e che alla esecuzione dei medesimi erasi provveduto e si provvedeva per una parte, mediante speciali contratti di appalto, e per altra parte direttamente a mezzo della predetta Società delle Meridionali quale esercente le dette linee.

Oltre ai contratti indicati nella suaccennata relazione, nello scorso 1876 vennero stipulati i seguenti per la esecuzione di alcuni lavori ai ponti definitivi della sezione Taranto-Cariati:

- 1° Besnier Alessio, contratto 22 settembre 1876, per la demolizione delle stillate provvisorie in legname ai ponti sui torrenti Cavone, Taro e Bradano L. 5,399 31
- 2° Galopin Sue Augusto, contratto 31 dicembre 1876 per gli apparecchi di dilatazione ed ancoraggio

Ricorso *per revocazione*.

Ricorso in Cassazione e nomina dei Periti.

Visita peritale.

Opere richieste per mettere le linee in istato di collaudo.

Contratti stipulati nel 1876.

	<i>Riporto . . . L.</i>	5,399 31
delle travate metalliche dei ponti definitivi sui tor-		
renti Taro, Bradano, Cavone e Sinno »		15,400 »
	Totale . . . L.	<u>20,799 31</u>

Appalto del ponte sul
Basento.

Rimaneva poi nello scorso anno 1876 a provvedersi alla esecuzione del ponte definitivo sul Basento; ma anche quest'opera potè essere finalmente approvata ed appaltata in seguito ai favorevoli pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Il migliore offerente alle pubbliche aste essendo risultato l'imprenditore Ferdinando Cesaroni, venne col medesimo stipulato in data 24 gennaio 1877 il contratto d'appalto portante il ribasso del 5 75 per cento sui prezzi del progetto, cosicchè la spesa di esecuzione del ponte colla relativa deviazione del fiume, presunta in lire 355,000, fu ridotta a lire 334,587 50.

Lavori eseguiti durante
l'anno 1876.

Lo importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876 pel completamento dei 640 chilometri delle ferrovie Calabro-Sicule formanti oggetto della convenzione 20 giugno 1868 e in base alle risultanze della ricognizione eseguita dalla Commissione di collaudo in adempimento della convenzione 10 marzo 1873 e relativa appendice del giugno stesso anno, appare dai due quadri *A* e *B* qui in appresso inseriti e nei quali sono distinti i lavori eseguiti in forza di speciali appalti da quelli che lo furono direttamente a cura della Società esercente.

Come nella precedente relazione, ai detti due quadri se ne aggiunge un terzo, distinto con la lettera *C*, nel quale sono indicati i lavori eseguiti pure a tutto il 1876 dalla Società esercente, ma non compresi fra quelli prescritti dalla suddetta Commissione di collaudo.

A. — Lavori eseguiti a tutto l'anno 1876, ritenuti per conto della Società Vitali, Charles, Picard e Comp. mediante contratti assunti direttamente dal Governo.

DENOMINAZIONE DELLA IMPRESA	IMPORTO DELL'APPALTO e delle maggiori opere approvate o in corso d'ap- provazione	AMMONTARE DEI LAVORI ESEGUITI			ANNOTAZIONI
		a tutto l'anno 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	
TRONCO Taranto-Cariati.					(1) Per questo appalto, il di cui importo, giusta la perizia di progetto, è di L. 148,750 » trovasi in corso di approvazione la maggiore spesa di » 40,478 02 per cui lo ammontare totale dell'appalto risulta di . . . L. 189,228 02
<i>Ponti definitivi.</i>					
1. GALOPIN-SUE Augusto (contratto 13 giugno 1874).	(1) 189,228 02	149,033 35	41,145 19	190,178 54	
2. TRITINI Vincenzo (contratto 24 giugno 1874).	114,000 »	46,435 30	61,065 86	107,501 16	(2) La somma approvata per questo appalto è di L. 627,000 » da questa devesi però dedurre la spesa relativa al ponte sul Basento, la cui costruzione fa parte di un appalto separato, e che, giusta la perizia di progetto, rileva a » 210,000 » perciò l'ammontare dello appalto viene ridotto a L. 417,000 »
3. CAVARA-Ferroni-Frati (contratto 22 luglio 1874).	(2) 417,000 »	174,149 01	218,998 27	393,147 28	
4. BESMIER Alessio (contratto 22 settembre 1876).	5,399 31	»	»	»	
5. GALOPIN-SUE Augusto (contratto 31 dicembre 1876).	15,400 »	»	»	»	
6. CESARONI Ferdinando (contratto 24 gennaio 1877).	(3) 334,587 50	»	»	»	(3) La spesa prevista dalla primitiva perizia di progetto per questo appalto era calcolata in lire 210,000. In causa dell'adottata deviazione del fiume, questa spesa fu portata a L. 355,000 » da ciò deducendo il ribasso di asta del 5 75 per cento, in » 20,412 50 residua l'ammontare dell'appalto in L. 331,587 50
Totale pel tronco Taranto-Cariati	1,075,614 83	369,617 66	321,209 32	690,826 98	
TRONCO Reggio-Assi.					
<i>Lavori di ristabilimento e completamento previsti dalla Commissione di collaudo.</i>					
7. LANZARA Enrico (contratto 16 maggio 1874).	(4) 643,883 45	154,280 14	392,204 91	546,485 05	(4) La spesa approvata in base alla perizia di progetto, è di L. 470,635 02 aggiungendo a questa lo importo delle maggiori opere approvate, in » 173,187 83 si ha l'ammontare totale dell'appalto in L. 613,883 45
8. MORO-LIOTTA e COLOMBO (contratto 29 giugno 1874).	(5) 282,294 41	221,052 98	30,512 49	251,565 47	(5) La somma che, in base alla perizia di progetto, fu approvata, è di L. 194,423 55 a questa devesi però aggiungere la spesa autorizzata per maggiori opere, in » 67,570 86 per cui l'importo totale dello appalto è portato a L. 262,294 41
9. COTTEAU cavaliere Alfredo (contratto 22 luglio 1874).	660,361 60	»	351,169 90	351,169 90	
10. RIGHETTINI Giovanni (contratto 13 agosto 1874).	(6) 1,209,660 11	357,927 27	605,803 68	963,730 95	(6) Per questo appalto fu approvata, in base alla perizia di progetto, la spesa di L. 1,021,356 81 aggiungendo a questa somma l'importo delle maggiori opere in corso d'approvazione per » 188,303 30 si ha l'ammontare totale dello appalto in L. 1,209,660 11
Totale pel tronco Reggio-Assi	2,776,199 57	733,250 39	1,379,690 98	2,112,951 37	
Totale pel tronco Taranto-Cariati.	1,075,614 83	369,617 66	321,209 32	690,826 98	
Totale complessivo	3,851,814 40	1,102,878 05	1,700,900 30	2,803,778 35	

B. — Lavori eseguiti a tutto l'anno 1876 dalla Società delle strade ferrate meridionali a conto dello Stato e ritenuti come imputabili alla Società Vitali, Charles, Picard e Comp.

INDICAZIONE DELLE LINEE	AMMONTARE DEI LAVORI ESEGUITI			ANNOTAZIONI
	a tutto l'anno 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	
Rete di Calabria.				
<i>Lavori di completamento.</i>				
Sezione TARANTO-CARIATI . . .	165,283 3	14,536 12	179,819 12	Essendo stata definitivamente regolarizzata la contabilità relativa all'anno 1875. L'ammontare complessivo dei lavori eseguiti a tutto il detto anno, che nella relazione statistica precedente (pag. 16, quadro B) risultava di lire 2,073,903 68, venne rettificato nella somma di lire 2,158,488 51.
Sezione REGGIO-ASSI	181,584 34	108,636 48	290,220 82	
Totale per la rete di Calabria.	346,867 34	123,172 60	470,039 94	
Rete di Sicilia.				
<i>Lavori di completamento.</i>				
Sezioni MESSINA-CATANIA-SIRACUSA e CATANIA-LEONFORTE . .	871,860 32	81,091 40	952,951 72	In acconto dell'importo totale dei lavori eseguiti come contro, di L. 2,112,126 21 furono già pagate alla società per i lavori eseguiti a tutto il primo semestre 1876 L. 2,261,437 37 per cui non restano a pagarsi che i lavori eseguiti nel secondo semestre 1876, rilevanti in complesso a L. 150,688 81 e per quali non fu ancora presentata la relativa contabilità.
Sezione PALERMO-LERCARA . . .	939,760 85	49,373 70	989,134 55	
Totale per la rete di Sicilia . .	1,811,621 17	130,465 10	1,942,086 27	
Totale per la rete di Calabria.	346,867 34	123,172 60	470,039 94	Oltre ai pagamenti fatti alla società in conto dei lavori eseguiti, si è pure pagata la somma di lire 219,052 88 per interessi dovuti alla società stessa in conto delle somme da essa anticipate per l'esecuzione dei lavori.
Totale complessivo . . .	2,158,488 51	253,637 70	2,412,126 21	

C. — Lavori eseguiti a tutto l'anno 1876 dalla Società delle strade ferrate meridionali a conto dello Stato e non compresi fra quelli prescritti dalla Commissione di collaudo.

INDICAZIONE DELLE LINEE	AMMONTARE DEI LAVORI ESEGUITI			ANNOTAZIONI
	a tutto l'anno 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	
Rete di Calabria.				
Sezione TARANTO-CARIATI . . .	1,598,067 66	713,157 03	2,311,224 69	Essendo stata definitivamente regolarizzata la contabilità relativa all'anno 1875, l'ammontare complessivo dei lavori eseguiti a tutto il detto anno, che nella relazione statistica precedente (pag. 17, quadro C), risultava di lire 5,007,322 69, venne rettificato nella somma di lire 4,932,057 50. Lo ammontare dei lavori eseguiti nell'anno 1876 è indicato in via approssimativa, non essendo completamente regolarizzata nè definitivamente riscontrata ed accettata dal Ministero la relativa contabilità. Dalle situazioni del Tesoro al 31 dicembre 1873, 1874, 1875 e 1876 risulta che i pagamenti fatti per le spese di esercizio durante il predetto quadriennio rilevano a lire 5,787,339 20.
Sezione REGGIO-ASSI	258,756 32	204,095 31	462,851 63	
Totale per la rete di Calabria .	1,856,823 98	917,252 34	2,774,076 32	
Rete di Sicilia.				
Sezioni MESSINA-CATANIA-SIRACUSA e CATANIA-LEONFORTE . .	1,294,662 57	659,390 29	1,954,052 86	
Sezione PALERMO-LERCARA . . .	1,780,570 95	635,928 27	2,416,499 22	
Totale per la rete di Sicilia . .	3,075,233 52	1,295,318 56	4,370,552 08	
Totale per la rete di Calabria .	1,856,823 98	917,252 34	2,774,076 32	
Totale complessivo . . .	4,932,057 50	2,212,570 90	7,144,628 40	

Riassunto dei lavori eseguiti a tutto il 1876.

Riassumendo ora le cifre esposte nei tre precedenti quadri si avrà l'ammontare complessivo dei lavori eseguiti a tutto il 1876 dopo la convenzione 10 marzo 1873 sovra citata, ripartitamente per le due reti di Calabria e di Sicilia come segue:

	RETE di Calabria	RETE di Sicilia	TOTALE
A. Lavori ritenuti imputabili alle Società Vitali, Charles, Picard e Compagni ed eseguiti mediante contratti assunti direttamente dal Governo L.	2,803,778 35	»	2,803,778 35
B. Lavori pur ritenuti imputabili alla predetta Società Vitali, Charles, Picard e Compagni e dal Governo fatti eseguire per mezzo della Società delle ferrovie Meridionali »	470,039 94	1,942,036 27	2,412,126 21
C. Lavori eseguiti dalla Società delle Meridionali a conto dello Stato e non compresi fra quelli prescritti dalla Commissione di collaudo »	2,774,076 32	4,370,552 08	7,144,628 40
Totale complessivo L.	6,047,894 61	6,312,638 35	12,360,532 96

Ritardi nel compimento dei lavori e condizioni della linea Jonica alla fine del 1876.

Malgrado i provvedimenti fatti non si riuscì nel 1876 a compiere tutti i lavori compresi nei sovra indicati appalti. Però dei sette ponti definitivi sulla sezione Taranto-Cariati non rimanevano alla fine del 1876 che a compiersi quelli sul Sinnò e sul Bradano, la cui ultimazione richiedeva ancora alcuni mesi, e quello sul Basento pel quale in forza delle deserzioni delle aste e della successiva variazione di progetto non potè essere, come già si disse, stipulato il contratto che nel gennaio 1877, e non potrà essere compito che in sul principio del 1878.

Sulla sezione Reggio-Monasterace furono nel 1876 soppressi pressocchè intieramente i passaggi provvisori nelle traversate dei corsi d'acqua e lo saranno pure nel corso del 1877 gli altri pochi che ancora rimanevano a sopprimersi alla fine del 1876.

II.

Ferrovie Calabro-Sicule.

Linee in esecuzione della legge 28 agosto 1870, n° 5858.

Lo sviluppo complessivo delle ferrovie Calabro-Sicule che si costruiscono dallo Stato a senso della legge 28 agosto 1870 era presunto di chilometri 630, giusta le indicazioni dei progetti di massima. Nella precedente relazione a tutto l'anno 1875 però si osservava come, dai progetti definitivi che servirono di base agli appalti dei vari tronchi in cui vennero divise le reti di dette ferrovie, la lunghezza totale delle medesime fosse risultata di metri 636,824 84.

Lunghezza delle linee.

A tal proposito devesi ora aggiungere che in causa di varianti, adottate nel tracciato di taluni tronchi, se ne venne ad aumentare lo sviluppo di metri 2922 55 per cui, allo stato delle cose, la lunghezza complessiva delle dette ferrovie sarebbe di metri 639,747 39, dei quali metri 419,333 03 della rete di Calabria e 220,414 36 della rete di Sicilia.

L'importo delle opere per la costruzione delle linee di cui si tratta, che era presunto nelle valutazioni di massima, in lire 120,000,000, esclusa la provvista del materiale mobile necessario ad un primo esercizio e le spese di amministrazione, all'atto pratico viene a superare di molto la detta somma per le ragioni che in appresso si esporranno, e per quanto ora si può desumere da accurate indagini all'uopo instituite raggiungerà la cifra di 194,000,000 corrispondenti a lire 303,000 circa per chilometro.

Costo delle linee.

Le cause a cui devesi attribuire un tanto notevole aumento di spesa in confronto delle prime previsioni e che ascenderebbe alla somma di lire 74 milioni, giusta quanto ebbesi ad esporre più diffusamente nella relazione suaccennata, consistono in particolar modo nel non aver potuto, all'atto della redazione dei progetti di massima delle ferrovie in parola, sufficientemente apprezzare le difficilissime condizioni dei terreni nei quali il tracciato della maggior parte di essi tronchi necessariamente doveva svolgersi e la reale importanza dei provvedimenti che occorreva di adottare.

Cause dell'aumento di spesa in confronto colle prime previsioni.

Nella Sicilia e nella Basilicata, dove i terreni essendo più accidentati, necessariamente riescono più profondi i tagli e più alti i rilevati di terra per la formazione del corpo stradale, ne conseguirono estesi franamenti cui bisognò porre riparo con opere di prosciugamento e di consolidamento le quali riuscirono

di grande spesa trattandosi di terreni di natura eminentemente argillosa.

Sistemi di opere adottati per i consolidamenti e per le difese.

Per il consolidamento dei rilevati e delle trincee, e per arrestare i franamenti nei terreni anzidetti, giusta i suggerimenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di Commissioni tecniche autorevolissime, che d'incarico del Governo studiarono siffatta questione, venne prescelto il sistema delle fognature convenientemente disposte, talvolta con speroni di muratura a secco attraverso alle masse costituenti le scarpate delle trincee e dei rilevati, con diaframmi permeabili nell'interno delle masse medesime, con banchine, con cunette murate, e con ogni altra precauzione per assicurare il pronto e regolare scolo delle acque. Detto sistema di opere già applicato in grande scala specialmente in Sicilia ha dato finora soddisfacenti risultati.

Le difese contro ai fiumi laddove la ferrovia scorre lungo le sponde o nel letto dei medesimi, come succede pella linea Eboli-Jonio nella vallata del Basento, consistono in robusti muri rinforzati frequentemente da abbondanti gettate di blocchi naturali.

Varianti ai tracciati di progetto.

In base ai criterî desunti dalla esperienza si adottarono, quando ne fu il caso, delle varianti ai tracciati previsti nei progetti d'appalto, e ciò allo scopo già accennato di sopra di evitare maggiori difficoltà ed assicurare la riuscita dei lavori limitando ad un tempo la relativa spesa alle minori possibili proporzioni.

Variante di Collemouco.

Fra queste varianti merita speciale menzione quella denominata di Collemouco lungo la linea di diramazione Jonio-Cosenza fra i chilometri 25 + 986 e 32 + 816 in corrispondenza della galleria denominata di Majolungo.

Con questa variante alla galleria di Majolungo della lunghezza di metri 2451, compresi i nuovi tratti artificiali che si sarebbero dovuti aggiungere, si viene a sostituire una galleria sotto Collemouco della lunghezza di soli metri 618, con notevolissimo risparmio di spesa e di tempo su quelli indispensabili pel compimento di questo tratto di ferrovia secondo l'antico tracciato.

L'appalto di detta variante venne aggiudicato nell'ottobre 1876 ed i relativi lavori dovranno essere compiuti verso la metà del 1878.

Varianti al progetto del tronco Campofranco-Serradifalco.

Anche pel tronco Campofranco-Serradifalco, destinato a congiungere, passando per Montedoro, Catania a Palermo, si riconobbe la necessità di numerose varianti al tracciato, nello scopo di collocare la ferrovia su di un terreno più sicuro e di provvedere convenientemente alla stabilità delle relative opere.

Lo straordinario aumento di spesa però che si riconobbe occorrere per la costruzione di questo tronco fece nascere il dubbio se per avventura non fosse conveniente lo abbandonare il tracciato per Montedoro e sostituirvi altra linea che presentasse minori difficoltà; ma una questione tanto grave per molti riguardi, non potendo risolversi se non dopo accurato esame e col corredo di molti dati ed in seguito a particolareggiati studi, venne disposto perchè nel termine il più breve abbiano ad essere allestiti i necessari progetti di confronto onde il Governo possa con piena conoscenza di causa emettere al più presto sulla questione le definitive sue determinazioni.

Per l'esecuzione della suddetta legge del 28 agosto 1870 vennero, a tutto il 1876, approvate le somme in appresso indicate, cioè:

1° colla legge 28 agosto	1870, n° 5858 . . .	L. 90,000,000
2° id.	23 giugno 1873, „ 1434 . . .	„ 46,000,000
3° id.	2 luglio 1875, „ 2570 . . .	„ 15,000,000
4° id.	1° luglio 1876, „ 3191 . . .	„ 15,000,000
5° id.	30 dicembre 1876, n° 3587 . . .	„ 20,000,000
Totale . . .		<u>L. 186,000,000</u>

Spesa complessivamente autorizzata, fondi disponibili e somma presunta al 1° gennaio 1877 per l'ultimazione dei lavori.

I pagamenti fatti a tutto dicembre 1876 essendo di lire 157,884,414 15, rimanevano perciò disponibili al 1° gennaio 1877 lire 28,115,585 85.

L'importo totale preventivato del costo dei lavori, delle provviste di materiale mobile e delle spese di amministrazione ammontando a lire 216,000,000, la somma che rimane da approvarsi risulterebbe di 30 milioni, come d'altronde in modo particolareggiato si può rilevare dalle indicazioni dei quadri allegati alla presente relazione.

Al finire del 1876 si avevano circa 430 chilometri di ferrovia aperti all'esercizio, di cui 300 chilometri circa pressochè completati; si avevano poi altri 100 circa chilometri in tale condizione di avanzata costruzione da poter essere in gran parte aperti nel corrente anno.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876 ammonta:

Per la rete di Calabria a	L. 74,880,570 87
Per la rete di Sicilia a	„ 68,979,559 83
Totale . . . L. <u>143,860,130 70</u>	

Stato generale dei lavori alla fine del 1876.

non tenuto conto delle spese per linee telegrafiche e per le provviste di materiale mobile e di quelle di amministrazione.

Il progresso dei lavori eseguiti a tutto il 1876, distintamente per anno e per le diverse categorie di lavoro si può desumere dal seguente prospetto:

INDICAZIONE DELLE CATEGORIE DEI LAVORI	IMPORTO PREVISTO negli appalti	LAVORI ESEGUITI						TOTALE
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	
Espropriazioni	4,217,572 54	418,190 76	1,442,680 08	1,173,235 17	596,103 88	266,585 93	213,815 41	4,110,611 18
Movimenti di terra	25,060,238 56	1,036,831 38	5,327,170 33	6,994,966 30	6,088,828 40	4,972,735 82	3,984,645 35	28,405,177 58
Opere d'arte e di consolidamento	31,951,398 95	1,008,711 50	5,157,117 54	7,928,901 79	10,868,172 49	13,527,442 88	10,783,425 09	49,273,771 29
Gallerie	33,347,441 03	2,017,665 45	3,672,788 44	7,032,054 41	7,519,496 19	7,531,936 56	6,119,442 04	33,943,383 09
Stazioni e case di guardia	7,056,384 12	59,819 77	777,517 87	1,323,525 46	1,509,221 37	1,140,989 77	1,207,465 80	6,017,940 04
Armamento	24,737,119 21	»	94,268 76	2,508,542 43	4,252,299 91	6,827,925 40	3,650,555 73	17,333,592 23
Lavori diversi e imprevisti ed approvi- gionamenti	13,110,895 59	986,935 89	2,164,775 47	5,503,905 52	7,357,965 49	2,142,760 04	568,357 92	18,674,700 33
Totale	139,481,050 »	5,473,154 75	18,686,318 44	32,465,131 08	33,192,037 73	36,459,776 40	26,527,707 34	157,759,175 74
Spese per lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi	2,742,966 10	»	319,139 31	8,750 »	298,036 07	516,139 61	827,643 21	1,969,758 20
Totale importo lordo dei lavori eseguiti	142,224,016 10	5,473,154 75	18,955,507 75	32,473,881 08	33,490,123 80	36,975,916 01	27,355,350 55	159,723,933 94
Ribassi d'asta	16,870,354 59	262,653 29	1,386,196 62	3,719,961 67	4,179,320 16	3,582,891 39	2,227,780 11	15,868,303 24
Residuo importo netto dei lavori eseguiti	125,353,661 51	5,215,501 46	17,059,311 13	28,753,919 41	34,310,803 64	33,393,024 62	25,127,570 44	143,860,130 70

Un criterio di massima circa allo sviluppo dato ai lavori potrà pure ricavarsi dal numero degli operai impiegati come risulta dalla seguente tabella:

Operai impiegati sui lavori.

ANNI	Numero delle giornate d'operai impiegati	Importo dei lavori eseguiti	Valore medio del lavoro (compreso il prezzo dei materiali) per ogni giornata di operaio
1870-71	641,756	5,215,501 46	8 13
1872	3,406,054	17,059,311 13	5 01
1873	5,177,291	28,753,919 41	5 56
1874	5,582,139	34,310,803 64	6 15
1875	4,916,522	33,393,024 62	6 79
1876	4,384,617	25,127,570 44	5 73
Totali . . .	24,108,379	143,860,130 70	5 96

Nulla venne trascurato dall'Amministrazione, per quanto fosse consentito dagli interessi dello Stato, onde affrettare l'ultimazione dei lavori, e già fu accennato come a tal uopo si siano anche adottate opportune varianti ai tracciati indicati nei progetti d'appalto dei lavori.

Provvedimenti per affrettare l'ultimazione dei lavori.

Convorrà ora di aggiungere che vennero pure allo stesso oggetto adottate delle modificazioni ai sistemi di costruzione delle opere e fra le altre merita di essere annoverata la sostituzione di travate metalliche agli archi murali dei ponti in muratura previsti nel progetto d'appalto del tronco Romano-Bellamuro lungo la linea Eboli-Jonio.

Non sarà inutile infine di accennare come, i lavori dei tronchi da Bellamuro a Trivigno lungo la stessa linea procedendo a cura delle rispettive imprese con mezzi inadeguati alla loro importanza, parve dapprima necessario di ordinarne a termini di legge l'esecuzione d'ufficio, ma in seguito, ritenuto che questo sistema implica pur sempre una lunga sospensione di lavori, e d'altra parte essendosi presentata la possibilità di sostituire ai deliberatarii, altre imprese fornite di maggiori mezzi e favorevolmente conosciute per capacità, l'Amministrazione ha preferito quest'ultimo spediente che già trovava attuato pel tronco Potenza-Trivigno essendo pendenti le trattative per applicare il medesimo anche ai tronchi dalla stazione di Bellamuro a quella di Potenza.

Le spese per la provvista del materiale mobile necessario per un primo esercizio delle linee che si considerano, erano previste di 10 milioni.

Costo del materiale mobile per un primo esercizio.

All'atto pratico però si riconobbe indispensabile un'aggiunta di lire 3,200,000 a detta cifra, per cui il costo totale di detta provvista salirà a lire 13,200,000.

Siffatto aumento è dovuto al prezzo elevato del materiale in ferro negli anni 1872, 1873, 1874 e 1875, ed al maggior numero delle locomotive, stimato indispensabile per un regolare esercizio, avuto anche riguardo al sistema adottato di aprire le linee per sezioni separate onde far sentire il beneficio della ferrovia ai paesi percorsi dalle linee stesse di mano in mano che si compieva una parte qualunque delle medesime.

Il quantitativo e l'importo delle provviste ordinate, in confronto col preventivo per ogni categoria di materiale mobile, risultano come segue:

CATEGORIA del materiale	PREVISIONE		PROVVISTA	
	N°	Importo	N°	Importo
Locomotive	60	5,050,000	80	»
Vetture	266	1,888,800	266	»
Carri	716	2,870,950	720	»
Freni	325	190,250	349	»
Totale . . .		10,000,000		12,655,626 29
A cui aggiungendo per trasporti di veicoli e spese varie				375,224 50
Si avrà il totale delle spese per le provviste di cui si tratta in base ai contratti stipulati in				13,030,850 85
Salvo le variazioni dipendenti dalle oscillazioni dell'aggio sull'oro nei pagamenti da farsi all'estero.				

Le somme certificate per le provviste in questione a tutto il 1876 risultano dal seguente quadro:

ANNI	Somme per le provviste	Somme per i trasporti	Totale
1870-71	222,217 60	»	222,217 60
1872	62,250 »	»	62,250 »
1873	490,362 19	8,761 79	499,123 98
1874	4,407,504 10	141,551 27	4,549,055 37
1875	4,240,506 17	171,176 59	4,411,682 76
1876	1,933,863 36	53,734 91	1,987,598 27
Totali . . .	11,356,703 42	375,224 56	11,731,927 98

L'importo presunto delle spese di amministrazione era di lire 6 milioni su 120 milioni di lavoro, corrispondente, cioè, al 5 per cento dell'importo effettivo dei lavori medesimi.

Spese d'amministrazione.

Le spese per la costruzione delle linee ammontano invece come si disse, a L. 194,000,000
 quelle per il materiale mobile a " 13,200,000

Totale . . . L. 207,200,000

L'ammontare generale delle spese d'amministrazione essendo ora valutato in lire 8,800,000, corrisponde al 4 54 per cento dei lavori a cui si riferiscono e si limita al 4 24 per cento quando all'importo dei soli lavori si aggiunga anche quello delle provviste.

Le spese d'amministrazione locali e generali liquidate a tutto il 1876 risultano specificate nel seguente prospetto:

ANNI	SPESE D'AMMINISTRAZIONE		
	Locali	Generali	TOTALE
1870-71	684,244 48	31,292 72	715,537 20
1872	999,194 87	47,571 71	1,046,766 58
1873	1,180,122 47	45,746 82	1,225,869 29
1874	1,412,736 91	52,207 20	1,464,944 11
1875	1,575,808 57	64,243 25	1,640,051 82
1876	1,589,519 89	101,888 15	1,691,408 04
Totale . . .	7,441,627 19	342,949 85	7,784,577 04

L'importo totale suesposto va ripartito come in appresso:

Per studi e compilazione di progetti . . . L. 702,900 78

Per direzione e sorveglianza dei lavori . . " 7,081,676 26

Totale . . . L. 7,784,577 04

Le somme approvate e certificate fino a tutto il 1876 per l'impianto delle linee telegrafiche sui tronchi aperti all'esercizio, come appare dal seguente riassunto, ammontano a lire 275,620 03, che ragguagliate allo sviluppo delle linee aperte che è di metri 430,159 50 daranno il costo di detto impianto per ogni chilometro di strada in lire 640 74, ivi comprese le provviste degli apparecchi telegrafici.

Spese per linee telegrafiche.



ANNI	Per appalto	Ad economia	TOTALE
1870-71	»	»	»
1872	»	»	»
1873	10,669 21	4,259 31	14,928 52
1874	74,887 56	25,495 64	100,383 20
1875	62,368 90	49,175 16	111,544 06
1876	5,358 78	43,405 47	48,764 25
Totali . . .	153,284 45	122,335 58	275,620 03

Appalti conclusi nel 1876 e da conchiudersi in seguito.

Giusta quanto ebbero ad accennare in sul principio della precedente relazione annuale, gli appalti che rimanevano a deliberarsi in sul finire del 1875 erano quelli che si riferivano alla provvista dei materiali di armamento dei tronchi della linea da Eboli all'Jonio compresi fra Romagnano e Grassano (chilometri 92) ed alla costruzione della stazione definitiva di Palermo per una somma presunta di lire 3,812,966 10.

In quanto all'armamento vennero conclusi gli appalti per la provvista delle rotaie all'uopo necessarie e della maggior parte dei piccoli ferri e del materiale fisso delle stazioni di essi tronchi; per modo che l'importo degli appalti che restano a concedersi relativamente alle opere e provviste comprese nelle primitive previsioni si ridurrebbe approssimativamente alla cifra di lire 1,200,000.

In quanto poi agli appalti delle opere supplementari, i medesimi vengono effettuati di mano in mano che se ne presenta il bisogno e l'opportunità, aggiudicandoli secondo i casi e la convenienza agli appaltatori dei rispettivi tronchi o ad altre imprese.

Notizie intorno alle gallerie.

Fra le opere più importanti e che maggiormente influirono sui notevoli ritardi avvertatisi nel compimento delle linee in parola, vanno annoverate le gallerie; ed intorno a tali opere già vennero inserite estese notizie nella precedente relazione.

Siccome però nelle varianti adottate ai tracciati ne conseguirono anche modificazioni nella lunghezza delle gallerie, trattandosi di dati che hanno uno speciale interesse non si stima inutile di qui riprodurre in massima quelli inseriti in detta relazione, convenientemente rettificati in base alle dette modificazioni ed allo stato di avanzamento dei lavori a tutto il 1876.

Lo sviluppo complessivo delle gallerie nella intera rete Calabro-Sicula si ridusse a metri 41,917 36 distribuito come segue:

	In sotterraneo	A cielo scoperto	Totale
Sulla rete di Calabria M.l.	24,704 22	313 91	25,018 13
Id. di Sicilia . . . »	14,761 03	2,138 20	16,899 23
Totale . . . Metri l.	39,465 25	2,452 11	41,917 36

Lo stato di avanzamento dei lavori a tutto il 1875, non tenendo conto delle tratte di galleria abbandonate per causa di varianti, era il seguente:

	Piccola sezione	Grande sezione
Per la rete Calabrese . . . Metri l.	19,390 08	16,628 61
Id. Sicula »	10,257 42	9,505 44
Totale . . . Metri l.	29,647 50	26,134 05

mentre che al 31 dicembre 1876 i lavori eseguiti risultavano:

	Piccola sezione	Grande sezione
Per la rete di Calabria . . . Metri l.	21,003 43	19,009 47
Id. di Sicilia »	10,788 90	10,353 79
Totale . . . Metri l.	31,792 33	29,363 26

e quindi si dedurrà l'avanzamento nel decorso dell'anno 1876:

	Piccola sezione	Grande sezione
Per la rete Calabrese . . . Metri l.	1,613 35	2,380 86
Id. Sicula »	531 48	848 35
Totale . . . Metri l.	2,144 83	3,229 21

Gioverà di osservare come in generale si incontrino gravissime difficoltà nella esecuzione dei lavori in galleria, dovute alla natura dei terreni argillosi rigonfiantisi al contatto dell'aria, il quale stato di cose non solo contribuisce a ritardare l'ultimazione dei lavori stessi, ma produce notevoli aumenti di spesa per le maggiori dimensioni da assegnarsi ai rivestimenti e per le murature speciali con cui debbono essere eseguiti.

Per quanto riflette le gallerie, infine, non rimane che di fare un cenno delle principali che sono:

RETE DI CALABRIA.

Sulla linea dell'Jonio.

Galleria di *Cutro*, della lunghezza di metri 2723 comprensivi metri 155 di gallerie artificiali agli imbocchi.

Galleria di *Stalletti*, della lunghezza di metri 1585 65 comprensivi metri 27 50 di gallerie artificiali agli imbocchi.

Sulla linea Eboli-Potenza.

Galleria <i>San Licandro</i> , della lunghezza di metri 1,000 »	
Id. <i>Stretta</i> id. » 973 30	
ivi compresi metri 33 40 di galleria artificiale.	
Id. <i>delle Armi</i> , della lunghezza di . . metri 1,612 32	
Id. <i>Ripabianca</i> id. » 1,130 »	

Sulla linea Potenza-Torremare.

Galleria <i>Albano</i> , della lunghezza di	metri	1,026	18
Id. <i>Cella</i>	id.	» 866 79
Id. <i>Carvotto</i>	id.	» 1,792 41

RETE DELLA SICILIA.**Sulla linea Palermo-Girgenti.**

Galleria di *Lercara*, della lunghezza di metri 1025 77.

Sulla linea Leonforte-Licata.

Galleria della *Misericordia*, della lunghezza di metri 1423 83, ivi compresi metri 207 54 di galleria artificiale.

Galleria della *Portella*, lunga metri 1138 57, ivi compresi 45 metri di galleria artificiale.

Galleria di *Caltanissetta*, della lunghezza di metri 1747 69, ivi compresi metri 89 29 di galleria artificiale

Galleria del *Passerello*, della lunghezza di metri 863 40, ivi compresi metri 38 80 di galleria artificiale.

Galleria *Fucile*, della lunghezza di metri 1153 66, ivi compresi metri 40 63 di galleria artificiale.

Per maggiori particolari sulle singole gallerie di cui si tratta vedansi i relativi quadri allegati.

Lavori alla cui esecuzione si procede di ufficio.

Giusta quanto nella precedente relazione ebbesi ad accennare, i lavori la cui esecuzione venne assunta di ufficio sono quelli dei tronchi della diramazione Jonio-Cosenza e dei tronchi Assi-Catanzaro nella linea dell'Jonio, di uno sviluppo complessivo di metri 104,323 41, non tenuto conto della tratta compresa fra i chilometri 25 + 986 e 32 + 816 di detta diramazione che venne stralciata dal relativo appalto per causa della variante di Collemonco di cui è parola in altra parte della presente relazione.

Nell'anno 1876 altre spese vennero assunte d'ufficio per la esecuzione di talune opere lasciate incomplete da qualche impresa, ma esse sono di poca importanza.

Tronchi aperti all'esercizio.

Nel corso del 1876 vennero aperti all'esercizio 137 chilometri delle ferrovie in parola di cui : 23 nella linea Eboli-Jonio, 16 nella linea di Cosenza, 84 nella linea Leonforte-Licata ed infine 14 nella linea Palermo-Girgenti.

Dal seguente quadro risultano le date dell'apertura all'esercizio dei diversi tronchi di ferrovia fino a tutto il 1876.

RETE	INDICAZIONE DEI TRONCHI APERTI ALL'ESERCIZIO	DATA DELL' APERTURA ALL'ESERCIZIO	LUNGHEZZA		
			PARZIALE dei tronchi	TOTALE per anno e per rete	
DI Calabria	1874				
	Cariati-Cirò	1° giugno 1874	23,081	} 73,470 17	
	Cirò-Strongoli	id.	15,965		
	Strongoli-Cotrone	id.	16,130		
	Eboli-Contursi.	1° dicembre 1874	18,294		
	1875				
	Assi-Soverato	20 maggio 1875	26,111	} 162,692 91	
	Soverato-Catanzaro (compresa la gal- leria di Stalleti)	id.	18,442		
	Torremare-Pisticci.	15 giugno 1875	24,741		
	Contursi-Romagnano	30 settembre 1875	21,180		
	Cotrone-Roccabernarda.	15 novembre 1875	31,120		
	Roccabernarda-Catanzaro.	id.	27,990		
	Pisticci-Ferrandina	id.	13,106		
	1876				
Ferrandina-Grassano	10 aprile 1876	22,707	} 38,085 18		
Buffaloria di Cassano-Spezzano-Ca- strovillari	16 novembre 1876	15,377			
Totale per la rete di Calabria . . .			274,248	26	
DI Sicilia	1874				
	Dalla stazione di Palermo al porto . .	5 settembre 1874	6,167	} 43,759 05	
	Lercara-Cammarata (compresa la gal- leria di Lercara).	15 settembre 1874	11,949		
	Comitini-Caldare	1° novembre 1874	6,173		
	Caldare-Girgenti.	id.	9,374		
	Girgenti-Porto Empedocle	id.	10,093		
	1875				
	Cammarata-Spina	30 settembre 1875	7,715	} 14,852 02	
	Comitini-Passofonduto	id.	7,137		
	1876				
	Leonforte-Villarosa (compresa la gal- leria della Misericordia)	1° febbraio 1876	22,054	} 97,300 17	
	Villarosa-Santa Caterina	1° marzo 1876	15,199		
	Caltanissetta-Campobello	24 settembre 1876	45,758		
	Spina-Campofranco-Passofonduto . .	16 dicembre 1876	14,288		
Totale per la rete di Sicilia . . .			155,911	24	
Totale generale per le due reti, a tutto il 1876 . . .				430,159	50

Riassunto generale
delle spese liquidate
a tutto il 1876.

Prima di chiudere questi cenni sulle ferrovie Calabro-Sicule ritieni opportuno di fare il seguente riassunto generale delle spese liquidate a tutto il 1876 per la costruzione delle ferrovie in esecuzione della legge 28 agosto 1870:

1° Importo dei lavori eseguiti, netto dai ri-	
bassi d'asta	L. 143,860,130 70
2° Importo del materiale mobile »	11,731,927 98
3° Spese pello impianto delle linee telegra-	
fiche. »	275,620 03
4° Spese di studi, di direzione, sorveglianza	
ai lavori e generali d'amministrazione . . »	7,784,577 04
	<hr/>
Totale a tutto il 1876 . . . L.	163,652,255 75

Dalla quale somma deve diffalcarsi quella che rappresenta le trattenute di garanzia da rimanere a mani della Amministrazione fino al collaudo finale e che ammonta a »

5,321,880 97

Residuano le somme certificate a tutto il 1876 in L.

158,330,374 78

Delle quali furono ammesse a pagamento sui fondi stanziati a tutto il detto anno . . »

157,884,414 15

E rimasero da pagarsi coi fondi stanziati pel 1877 L.

445,960 63

III.

Ferrovia Asciano-Grosseto.

Pei lavori di questa ferrovia poche cose si hanno da aggiungere a quanto venne esposto nella relazione annuale pel 1875 e nelle precedenti.

Al principio del 1876 non rimaneva che a sistemarsi ed approvare il conto finale della impresa Cheli-Romanelli e, come si accennò nella suddetta relazione pel 1875, già erasi effettuato da apposita Commissione tecnica governativa il collaudo delle opere dalla impresa stessa eseguite e trovavansi in esame al Consiglio superiore dei lavori pubblici i relativi atti.

Giusta le risultanze dei medesimi e come si indicò nella precedente relazione, le somme da corrispondersi alla impresa erano le seguenti:

1° Per crediti a termini di contratto debitamente liquidati a saldo dei lavori. L.	112,618 28
2° Per maggiori compensi proposti dalla Commissione di collaudo ed accettati dalla impresa in via di transazione. „	259,800 „
Totale . . . L.	<u>372,418 28</u>

Collaudo della linea.

Credito dell'impresa e saldo finale dei lavori di costruzione.

Ammessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e successivamente dal Consiglio di Stato gli atti del collaudo e le proposte di transazione fatte dalla Commissione vennero tanto gli uni quanto le altre approvati dal Ministero ed il credito della impresa rimase definitivamente stabilito e da essa accettato nella suindicata somma a saldo di lire 372,418 28.

Il pagamento però di una tale somma non potè effettuarsi per intero nel 1876 in causa dello esaurimento dei fondi iscritti nel bilancio e che non poterono essere giusta le previsioni accresciuti col ricavo della vendita di materiali da costruzione da alienarsi, essendo i relativi incanti rimasti infruttuosi.

Al 1° gennaio 1876, come risulta dalla precedente relazione, dei fondi approvati pei lavori di questa ferrovia rimanevano disponibili e furono iscritte nel bilancio del detto anno L. 315,819 71 si aggiunsero nel corso dell'anno per reintegri vari „ 702 80 per cui la somma disponibile risultò di . . . L. 316,522 51 dalla quale deducendo i pagamenti fatti per spese varie e pei residui espropriazioni in . „ 6,036 23 restarono disponibili. L. 310,436 28

Somma disponibile al 1° gennaio 1876.

Questa somma venne pagata alla impresa in acconto del suo credito e la residua somma di lire 61,982 a saldo le fu corrisposta nel 1877 quando poterono alienarsi i materiali suaccennati.

Costo chilometrico
della linea.

Essendosi pertanto potuto, come si accennò nella relazione del 1875, fare fronte alle spese a saldo e chiusura di ogni conto della costruzione di questa ferrovia colle somme che all'uopo erano state approvate, il costo chilometrico della strada che misura la lunghezza di chilometri 85 rimane quale fu indicato nella citata relazione in lire 194,200 circa.

IV.

Ferrovia Ligure.

Nella presente relazione si renderà essenzialmente conto dell'andamento del servizio di costruzione di questa ferrovia nel 1876, riepilogando quanto occorre per dare una esatta idea dello stato delle cose dal cominciamento dei lavori a tutto il detto anno; al quale effetto si richiamano le notizie contenute nella relazione del 1875.

Richiamo alla precedente relazione a tutto il 1875.

Come si accennò in detta relazione la linea da Massa al confine francese (chilometri 283) trovasi intieramente aperta all'esercizio fino dal 24 ottobre 1874, nel quale giorno fu aperto l'ultimo e difficile tronco da Sestri-Levante a Spezia.

La situazione generale delle spese liquidate dalla ripresa dei lavori per conto diretto dello Stato a tutto il 1875, era:

Importo delle spese liquidate a tutto il 1875.

Per la linea di Levante	L.	40,011,974 45
Per la linea di Ponente	„	39,138,018 34
Totale	L.	79,149,992 79
Nella quale somma è compresa quella di „		2,283,370 99

che rappresenta le trattenute fatte sull'ammontare dei lavori eseguiti a garanzia dell'Amministrazione. Per cui le somme certificate in conto effettivo dei lavori eseguiti si riducono a „ 76,866,621 80
 alle quali aggiungendo le somme pagate anteriormente al 1867 per la costruzione di questa ferrovia in „ 71,588,797 73
 si avrà la somma totale in L. 148,455,419 53

Questo sarebbe l'importo generale delle spese occorse nella costruzione della ferrovia Ligure a tutto il 1875, cioè nel periodo anteriore a quello cui si riferisce la presente relazione.

Apertosi, come si disse, nell'ottobre 1874 l'ultimo tronco in costruzione da Sestri-Levante a Spezia, nel 1875 e più ancora nel 1876, si attese essenzialmente ai progetti ed ai lavori di consolidamento e di difesa soprattutto di detto tronco e di quello da Voltri a Savona, agli occorrenti ampliamenti delle stazioni provvisorie di Ventimiglia, di Savona, di Spezia, nonché di alcune altre secondarie ed alle liquidazioni di numerosi appalti ultimati e delle espropriazioni.

Lavori eseguiti nel 1876.

Cogli ampliamenti eseguiti nelle stazioni suddette potranno

le medesime soddisfare ancora per qualche tempo convenientemente alle esigenze del servizio, impiegando frattanto i fondi che si hanno disponibili alla esecuzione delle opere di consolidamento e di difesa delle linee che nell'interesse della sicurezza e della regolarità dell'esercizio sono più urgenti di ogni altra opera.

Siffatti lavori nel 1876 vennero pressochè ultimati sul tronco Voltri-Savona, e mentre non sono di grande entità quelli che restano a compiersi sulla rimanente parte della linea di Ponente, assai rilevanti invece sono quelli da eseguirsi sulla linea di Levante pel tronco Sestri-Spezia: una parte di essi già fu appaltata e trovansi in corso gli appalti dell'altra parte.

Binario di diramazione
dalla stazione di Sa-
vona al Porto.

Il binario di diramazione dalla stazione di Savona al porto venne nel 1876 pressochè ultimato, per la parte già appaltata a carico della Amministrazione dello Stato; per la rimanente parte, come si disse nella precedente relazione, si provvederà quando lo stato di avanzamento dei lavori della progettata nuova darsena sarà tale da richiederlo. Il prolungamento intanto del binario provvisorio alla così detta calata del carbone del vecchio porto verrà eseguito a spese del Municipio di Savona provvedendosi per mezzo dell'Amministrazione governativa agli occorrenti lavori di armamento e ad un tale scopo già vennero stabiliti gli opportuni accordi col Municipio stesso e si dispose per le necessarie provviste.

Binario di diramazione
dalla stazione di Spe-
zia al Porto ed all'ar-
senale.

Pel binario di diramazione dalla stazione di Spezia al porto ed all'arsenale, si ordinarono gli occorrenti studi e sono in corso pratiche coll'Amministrazione della marina militare per stabilire d'accordo il relativo progetto.

Spese fatte durante
l'anno 1876.

Nei quadri allegati ai presenti cenni è indicato in modo particolareggiato l'importo dei lavori eseguiti e delle spese fatte nel 1876 che si riassumono come segue:

	LINEA DI LEVANTE	LINEA DI PONENTE	TOTALE
Ammontare delle spese fatte. . .	1,633,359 35	1,310,589 49	2,943,948 84
Importo dei la- vori eseguiti. . .	603,429 54	1,341,909 57	1,945,339 11
Differenza . . .	- 1,029,929 81	+ 31,320 08	- 998,609 73

Occorre appena di osservare come la differenza in meno fra lo importo dei lavori eseguiti e l'ammontare delle spese fatte provenga dai pagamenti, effettuati nel 1876, delle trattenute

e dei saldi dei lavori eseguiti negli anni precedenti, e ad imprese ultimate negli anni stessi, la cui liquidazione però non potè essere compiuta che nell'anno suddetto.

In quanto alle spese di amministrazione credesi opportuno di riportare il quadro riassuntivo inserito nella relazione del 1875 aggiungendovi le corrispondenti cifre relative al 1876.

Spese di amministrazione.

A N N I	AMMONTARE delle spese di amministrazione	IMPORTO dei lavori eseguiti
1867-68	1,366,315 05	18,831,791 29
1869	830,060 77	7,326,937 36
1870	797,319 71	9,280,758 92
1871	691,217 90	11,812,848 91
1872	677,666 56	8,947,451 64
1873	710,588 81	10,514,720 48
1874	713,183 51	8,942,722 25
1875	565,590 62	3,542,761 94
1876	459,901 44	1,945,339 11
	6,811,844 37	81,095,331 90

Dal prospetto surriportato deducesi che le spese di amministrazione in confronto all'ammontare generale dei lavori eseguiti a tutto il 1876, danno la spesa proporzionale dell'8 40 circa per cento. Non fa mestieri di ripetere le cause della elevatezza di detta proporzionale; esse si trovano ampiamente svolte nella succitata relazione annuale del 1875.

Riassumendo ora lo importo dei lavori eseguiti per la costruzione delle due linee liguri durante il periodo della gestione governativa a tutto il 1876, si ha quanto segue:

Riassunto delle spese durante il periodo della gestione governativa.

Per la linea di Levante L.	40,615,403 99
Per la linea di Ponente „	40,479,927 91
Totale importo . . . L.	81,095,331 90

Però le somme effettivamente certificate a tutto dicembre 1876 pei lavori stessi non ammontavano che a „ 79,810,570 64
vale a dire con una differenza di L. 1,284,761 26

la quale rappresenta le trattenute di garanzia fatte sugli acconti mensili alle varie imprese.

Riassunto generale delle spese dal cominciamento dei lavori a tutto il 1876.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti durante la gestione governativa cioè dal primo gennaio 1867 a tutto il 1876, sopraenunciato in L. 81,095,331 90
 aggiunto a quello delle somme pagate anteriormente al 1867 alla impresa generale in " 71,588,797 73
 e tenendo conto inoltre dell'altra somma pagata in forza della sentenza arbitrale del 27 aprile 1872 a definizione delle questioni insorte fra l'Amministrazione e l'impresa generale predetta in " 8,793,169 "
 si avrà il totale costo della ferrovia di cui si tratta a tutto il 1876 in L. 161,477,298 63

Spese necessarie al compimento dei lavori dal 1° gennaio 1877.

Nella precedente relazione del 1875 erasi accennato che le spese ancora a farsi a partire dal 1° gennaio 1876, sia pel definitivo compimento di queste linee liguri, sia per il saldo finale dei conti alle varie imprese, si presumevano dalla Direzione tecnica governativa in lire 13,847,399 82.

Col procedere però delle liquidazioni ed in seguito agli ulteriori studi fatti per determinare le opere di consolidamento, di difesa e di completamento da eseguirsi, si rilevò che di fronte alla entità dei medesimi e tenuto conto dei compensi che forse si dovranno accordare ad alcune imprese, la somma suddetta non sarebbe sufficiente.

Da nuova e particolareggiata valutazione della Direzione suddetta le spese che ancora occorrerebbero a partire dal primo gennaio 1877 risultano come segue:

Per la linea di Levante	L.	6,472,906	41
Per la linea di Ponente	"	6,834,302	61
Totale		L.	<u>13,307,209 02</u>

La quale somma va distribuita in complesso come segue:

1° Personale	L.	567,700	"
2° Espropriazioni	"	243,724	"
3° Pagamenti per lavori in corso di liquidazione e di esecuzione	"	3,226,077	97
4° Lavori da appaltarsi, fra cui quelli delle stazioni definitive e dei binari di diramazione ai porti di Savona e di Spezia	"	9,269,707	05
Totale come sopra		L.	<u>13,307,209 02</u>

La stessa complessiva spesa distinta per categoria e ripartita pel 1877 ed anni seguenti risulta dal seguente prospetto:

TITOLI DI SPESA	SPESA PER LA LINEA				TOTALI	
	LEVANTE		PONENTE		Anno 1877	Anni seguenti
	Anno 1877	Anni seguenti	Anno 1877	Anni seguenti		
I	Personale	112,000 »	117,500 »	113,000 »	342,700 »	225,000 »
II	Espropriazioni	25,000 »	42,500 »	27,500 »	191,224 »	52,500 »
III	Appalti in corso di liquidazione	260,768 75	1,260,142 61	»	1,520,911 36	»
IV	Id. di esecuzione	947,369 11	739,190 »	11,000 »	1,686,559 11	18,607 50
V	Lavori da appaltarsi:					
	(a) Stazioni definitive	2,473,000 »	»	3,540,000 »	»	6,013,000 »
	(b) Lavori di consolidamento	1,207,600 »	190,000 »	495,000 »	1,397,600 »	1,045,000 »
	(c) Diverse comprese quelle dei binari per le diramazioni ai porti di Spezia e di Savona	850,637 05	158,470 »	200,000 »	509,107 05	805,000 »
		3,140,298 91	2,507,802 61	4,326,500 »	5,648,101 52	7,659,107 50
		6,472,906 41	6,894,902 61	6,894,902 61	13,307,209 02	

La spesa complessiva suddetta verrebbe però ancora ad essere maggiore quando, o per sentenze o per transazioni, si dovessero accordare compensi e indennità maggiori di quelle già calcolate alle imprese colle quali vertono liti.

La spesa che giusta il prospetto surriportato risulta assegnata pel corrente anno 1877 è quella che infatti corrisponde alle somme disponibili in bilancio le quali sono:

Residui del 1876	L.	2,148,321	52
Competenza dell'esercizio 1877	"	3,499,780	"
Totale		L.	<u>5,648,101</u> 52

Importo complessivo delle spese fatte e da farsi dall'Amministrazione governativa e confronto coi preventivi.

Le somme ammesse a pagamento a tutto il 1876 pei lavori eseguiti sotto la gestione diretta dell'Amministrazione governativa ammontano come si è detto a

L. 79,810,570 64
a questa somma aggiungendo lo importo delle spese ritenute necessarie pel compimento delle linee come sopra in

" 13,307,209 02
si avrà l'importare totale dei lavori eseguiti e da eseguirsi dall'Amministrazione governativa pel compimento di questa ferrovia in

" 93,117,779 66
Come si accennò nella precedente relazione le spese che si presumevano in seguito alla convenzione 11 ottobre 1866 colla Società delle Romane erano di

" 72,651,789 84
per cui ne risulta ora la maggiore spesa di L. 20,465,989 82

Confrontando questa cifra con quella corrispondente indicata nella relazione annuale del 1875, risulta nella detta maggiore spesa un aumento di lire 2,403,758 04, di fronte alla previsione dello scorso anno.

Lo stesso aumento risulta confrontando il suindicato importo complessivo dei lavori eseguiti e da eseguirsi dall'Amministrazione governativa in

L. 93,117,779 66
in " 90,714,021 62
Differenza come sopra in L. 2,403,758 04

Ragioni degli aumenti di spesa sui preventivi.

Oltre a quanto si disse nella più volte citata relazione annuale, si osserva che la differenza suddetta fra le previsioni dello scorso anno e quelle del corrente, proviene essenzialmente:

1° Dallo aumento di spese pel personale necessario alla direzione dei lavori da eseguirsi ed al compimento delle liquidazioni;

2° Dalle maggiori spese risultanti dalle liquidazioni ultimate ed in corso, relative a lavori eseguiti negli anni scorsi ;

3° Da nuovi lavori di difesa e di completamento non contemplati nei precedenti preventivi e dalle maggiori espropriazioni che ne sono la conseguenza.

Il costo generale di tutti i lavori eseguiti e da eseguirsi per la completa ultimazione delle due linee del litorale ligure si avrà riunendo allo importo totale dei lavori eseguiti e da eseguirsi a cura dell'Amministrazione governativa suesposto in L. 93,117,779 66
 le somme pagate pei lavori eseguiti dalla impresa generale e che come si disse ammon-
 tano a „ 80,381,966 73
 e così il costo generale dei 268 chilometri che, esclusa la sezione Genova-Voltri, formano la lunghezza complessiva della ferrovia Li-
 gure ad opera completa salirà a L. 173,499,746 39

Importo generale delle spese sino alla completa ultimazione dei lavori.

ciò che corrisponde a lire 647,387 11 per chilometro di strada.

Nel costo generale suddetto sono pure comprese le spese tutte di espropriazione che, come si vedrà in appresso, ammontano da sole a lire 15,013,263 01 per cui dedotte le medesime il costo totale dei lavori si ridurrebbe a lire 158,486,483 38 ed il costo relativo per ogni chilometro di strada verrebbe ridotto a lire 591,367 47.

Osservazioni sul costo della ferrovia e spese delle espropriazioni a tutto il 1876.

Relativamente a questo ultimo costo, si osserva che sebbene alquanto aumentato rispetto a quello indicato nella relazione del 1875, tuttavia è pur sempre inferiore d'assai al costo chilometrico del tratto di ferrovia da Nizza al confine italiano che, come si disse nella relazione stessa, sarebbe di lire 884,000 tutto compreso o di lire 596,000 senza tener conto delle indennità di espropriazioni riguardo alle quali non credesi necessario di ripetere quanto si accennò nella relazione suddetta ; si riferiranno invece le cifre delle spese d'espropriazione a tutto il 1876 le quali si riassumono come segue :

	LINEA di levanto	LINEA di ponente	TOTALE
1° Spese incontrate dall'Amministrazione governativa dalla ripresa dei lavori al 31 dicembre 1876 per espropriazioni stabili, occupazioni temporarie, atti giudiziari, ecc. . L.	3,367,206 81	5,393,329 20	8,760,536 01
2° Spese come sopra per lavori eseguiti fuori della sede stradale, ma in dipendenza delle espropriazioni »	77,517 »	37,272 »	114,789 »
Totale . . L.	3,444,723 81	5,430,601 20	
a cui aggiunte le spese di personale L.			517,953 »
Si avrà l'importo generale delle spese sostenute dall'Amministrazione governativa dalla ripresa dei lavori a tutto il 1876 pelle espropriazioni in L.			9,393,278 01
Ora la spesa incontrata dalla impresa generale prima della gestione governativa e rimborsata a tenore della sentenza arbitrale complessivamente sulle due linee, ivi comprese lire 540,000 per spese di personale, essendo di »			5,376,261 »
Ne risulta che le espropriazioni dall'incominciamento dei lavori a tutto il 1876 hanno costato L.			14,769,539 01

Spesa complessiva fatta e da farsi pel saldo delle espropriazioni e confronto coi preventivi.

Giusta i nuovi computi istituiti dalla Direzione tecnica governativa di Genova per completare tutte le espropriazioni di cui è parola e le relative operazioni, tenendo anche conto delle spese giudiziali di perizia, occorrerebbe in media una spesa di lire 243,724, e l'importo finale complessivo delle espropriazioni risulterà di lire 15,013,563 01 che ripartito per la lunghezza delle linee in chilometri 268, esclusa la sezione da Genova a Voltri, si avrà il costo chilometrico delle espropriazioni in lire 56,019 64.

Confrontando il suddetto costo complessivo
di L. 15,013,263 01
con quello presunto nel 1860 all'epoca dello
appalto in sole „ 6,600,000 „

ne risulta per questo titolo la maggior spesa
di L. 8,413,263 01

alquanto superiore a quella indicata nella precedente relazione e che spiega in gran parte il notevole aumento generale di spese sopraccennato in lire 20,465,989 82.

Come s'indicò nella relazione suddetta il numero delle liti che in conseguenza delle espropriazioni esistevano al 1° gennaio 1876 era di N° 64
 a cui aggiunto il numero di quelle insorte in detto anno „ 13
 il numero complessivo delle liti trattate durante il 1876 ascende a N° 77

Sulle liti per causa delle espropriazioni.

Di queste vennero :

Abbandonate dagli avversari N° 4
 Transatte „ 9
 Risolte dai Tribunali „ 17
 Totale . . . N. 30 30

per cui al 1° gennaio 1877 rimanevano pendenti liti N° 47

In complesso poi le liti insorte in conseguenza delle espropriazioni nel novennio dal 1° gennaio 1867 al 1° gennaio 1876 come risulta dalla precedente relazione ascendevano a N° 216 a cui aggiunte le nuove liti del 1876 come sopra in . . „ 13

Si ha il numero complessivo delle liti che l'Amministrazione governativa ha dovuto sostenere nel decennio dal 1° gennaio 1867 a tutto il 1876 di N° 229

Aggiungendo al numero predetto anche quello delle liti che l'Amministrazione ha dovuto assumere per espropriazioni dalla cessata Società ed impresa generale in dipendenza della convenzione 5 gennaio 1867 che è di „ 118

le liti insorte e sostenute dal principio dei lavori a tutto il 1876 ammontano a N° 347

La risoluzione avuta da buona parte di queste liti e lo stato delle medesime al 1° gennaio 1877 risulta come segue:

Abbandonate dagli avversari N° 28
 Transatte „ 153
 Risolte dai Tribunali „ 119
 Totale . . . N° 300

per cui al 1° gennaio 1877 rimanevano pendenti come si disse „ 47

Totale come sopra . . . N. 347

Le 47 cause rimaste pendenti al 1° gennaio 1877 si distinguono in ordine del valore delle somme contestate nel seguente modo:

1° Fino a lire 3000	N° 17
2° Da lire 3000 a lire 5000	„ 2
3° Da lire 5000 a lire 10,000.	„ 2
4° Da lire 10,000 a lire 20,000.	„ 3
5° Sopra le lire 20,000	„ 4
6° Valore indeterminato	„ 19
	<u> </u>
Totale	N° 47
	<u> </u>

Nei quadri che si allegano alla presente trovansi tutte le particolarità che si riferiscono alle spese cui ha dato luogo la costruzione di questa ferrovia del litorale ligure.

V.

Ferrovia Savona-Bra e diramazione Cairo-Acqui.

Per queste linee aperte all'esercizio fin dal settembre 1874, poche sono le cose che riguardo al servizio delle costruzioni si hanno da aggiungere alle notizie contenute nella relativa parte della precedente relazione.

Come in essa si accennò, nel marzo 1876 la Commissione tecnica governativa incaricata della ricognizione generale delle linee presentò la sua relazione col relativo verbale, e la impresa Guastalla e compagni senza attendere le determinazioni del Ministero in proposito, poco dopo la firma del detto verbale, citava l'Amministrazione in giudizio dinanzi il Tribunale civile di Torino.

Discussa la causa, il Tribunale emise la sua sentenza in data 9 dicembre 1876, ordinando una perizia e respingendo le domande della impresa pel pagamento della somma residuale sul prezzo convenuto del *forfait* e di una provvisionale pei pretesi lavori extra-contrattuali, nonchè pella restituzione della cauzione: contro una tale sentenza ricorse in appello tanto l'Amministrazione quanto la impresa.

Di fronte al pendente giudizio riesciva per certo poco opportuno di prendere in via amministrativa una qualche disposizione sulle proposte della Commissione di ricognizione impugnate dalla impresa nel giudizio stesso, nè d'altra parte dalla medesima si sarebbe fatto verun provvedimento per non pregiudicare la sua posizione giuridica.

Gli occorrenti lavori di riparazione e di completamento vennero frattanto eseguiti dalla Società esercente previi gli opportuni atti a garanzia delle ragioni del Governo verso la impresa allorchè avrà termine il giudizio in corso.

Non essendosi nel 1876 eseguito dalla impresa verun lavoro, nè fattole perciò alcun pagamento, lo stato delle opere e la situazione contabile di queste ferrovie al 31 dicembre detto anno non erano punto variate da quelle al 31 dicembre 1875 che risultano dalla precedente relazione.

Le somme quindi che rimasero e rimangono tuttora a mani dell'Amministrazione sono:

1° Residuo del *forfait*. L. 299,934 07

Richiamo alla precedente relazione a tutto il 1875.

Causa incoata dalla impresa.

Sentenza del Tribunale di Torino e ricorso in appello delle parti.

Esecuzione di lavori di riparazione e di completamento.

Situazione contabile dei lavori a tutto il 1876.

	<i>Riporto . . . L.</i>	299,934 07
2° Residuo sui 3 milioni di cui all'articolo 10 delle convenzioni 19 dicembre 1868 - 14 giugno 1870	„	1,300,000 „
3° Deposito nelle casse dello Stato a senso dell'articolo 17 delle convenzioni suddette . . „	„	200,000 „
	Totale . . . L.	1,799,934 07

Oltre a questa somma si ha pur sempre la fideiussione della ditta bancaria Allegra e compagni di Modena, assunta fino alla concorrenza di lire 1,700,000 a garanzia degli obblighi della impresa Guastalla quali risulteranno dal giudizio in corso determinati e rafforzati.

RIASSUNTO

e considerazioni generali.

Riassunto dei cenni
sulle costruzioni fer-
roviarie.

Esposte partitamente per ciascuna delle ferrovie costruite od in corso di costruzione per conto diretto dello Stato le principali notizie sull'andamento dei lavori e sulle relative spese durante il 1876, e riepilogato pure per ciascuna di esse quanto si riferisce agli anni precedenti, sarà ora opportuno di riunire detti cenni in un solo gruppo come si fece nella precedente relazione.

Lunghezza complessi-
va delle linee.

Ed anzitutto tornerà utile di qui riportare le lunghezze delle linee in questione le quali, in cifre tonde, sono le seguenti :

Calabro-Sicule del primo periodo	Chil.	640
Calabro-Sicule del secondo periodo	„	640
Asciano-Grosseto	„	85
Ligure	„	268
Savona-Bra e diramazione Cairo-Acqui	„	148
	Totale . . . Chil.	1,781

	41
Di queste linee al 31 dicembre 1875 trovavansi aperte allo esercizio:	
Calabro-Sicule del primo periodo	Chil. 640
Calabro-Sicule del secondo periodo	” 295
Asciano-Grosseto	” 85
Ligure.	” 268
Savona-Bra e diramazione Cairo-Acqui	” 148
Totale . . .	Chil. 1,436

Lunghezza parziale delle linee aperte all'esercizio al 31 dicembre 1875.

Nel 1876 vennero aperti.	” 137
appartenenti tutti alle Calabro-Sicule del secondo periodo, per cui al 31 dicembre 1876 trovavansi aperti all'esercizio	Chil. 1,573

Lunghezze delle linee aperte all'esercizio nel 1876 e rimaste ad aprirsi al 31 dicembre dello stesso anno.

e rimanevano da aprirsi chilometri 208 appartenenti essi pure alle Calabro-Sicule del secondo periodo.

L'importo dei lavori eseguiti e certificati nel 1876, risulta per ciascuna ferrovia come segue:

Importo dei lavori eseguiti nel 1876.

Ferrovie Calabro-Sicule, 1° periodo . . .	L. 4,167,108 90
Ferrovie Calabro-Sicule, 2° periodo . . .	” 27,163,932 96
Ferrovia Asciano-Grosseto	” 316,522 51
Ferrovia Ligure	” 1,485,437 67
Ferrovia Savona-Torino e diramazione Cairo-Acqui	” ”
Totale generale . . .	L. 33,133,002 04

Le spese di amministrazione e di personale per il 1876, complessivamente per tutte le ferrovie che si considerano, risultano di lire 2,195,514 46.

Spese di amministrazione.

Confrontando queste spese collo importo dei lavori eseguiti, si rileverà che esse corrispondono al 6 63 per cento, ivi comprese tutte le spese per gli studi e la compilazione di progetti, quelle per la direzione e la sorveglianza locale dei lavori e per le liquidazioni, nonchè ogni altra di amministrazione.

Il numero delle giornate di operaio impiegate nell'anno 1876 pei lavori delle ferrovie suddette è di 5,153,676 corrispondenti alla media giornaliera di 17,692. Ritenuto lo importare dei lavori effettivamente eseguiti in lire 33,133,002 04 e paragonatolo al numero di operai impiegati nei lavori stessi, lo importo medio del lavoro corrispondente a ciascuna giornata di operaio risulterà di lire 6 43 circa.

Operai impiegati nei lavori.

Come si disse, al 31 dicembre 1876 rimanevano in costruzione chilometri 208 appartenenti tutti alle ferrovie Calabro-Sicule del secondo periodo, e mentre colla legge di approva-

Conclusioni.

zione del bilancio di prima previsione pel 1877 vennero concessi i richiesti aumenti di fondi, l'Amministrazione dal canto suo nulla omise ne ometterà per affrettare quanto sarà possibile l'apertura all'esercizio dei tratti di ferrovia ancora in costruzione e la definizione della questione della linea trasversale in Sicilia che rimane da eseguirsi per completare la rete a cui deve provvedere direttamente il Governo in forza delle leggi del 31 agosto 1868, n° 4587 e del 28 agosto 1870, n. 5858.

Nel chiudere i presenti cenni sulle costruzioni ferroviarie a conto dello Stato, non si può non tributare i ben meritati encomî al personale tecnico addetto alla direzione ed alla sorveglianza locale dei lavori per lo zelo e pella intelligente operosità di cui in generale diede prova nello adempimento dei propri doveri.

ELENCO

DEI QUADRI ALLEGATI ALLA RELAZIONE STATISTICA

SULLE COSTRUZIONI FERROVIARIE PER CONTO DIRETTO DELLO STATO

a tutto l'anno 1876

Ferrovie Calabro-Stiele.

(Linee in esecuzione della legge 28 agosto 1870, n° 5858)

- ALLEGATO N° 1. — Quadri particolareggiati dei lavori eseguiti e delle somme certificate a tutto l'anno 1876.
- Id. ▶ 2. — Stato delle provviste e delle somme certificate a tutto l'anno 1876, per materiale mobile.
- Id. ▶ 3. — Stato delle provviste e delle somme certificate a tutto l'anno 1876, per l'impianto delle linee telegrafiche.
- Id. ▶ 4. — Quadro delle spese di personale ed altre di amministrazione, locali e generali, occorse nello studio dei progetti e nella direzione e sorveglianza dei lavori, a tutto l'anno 1876.
- Id. ▶ 5. — Quadro riassuntivo degli operai impiegati sui lavori a tutto l'anno 1876.
- Id. ▶ 6. — Quadro dimostrativo dell'avanzamento dello scavo in piccola e grande sezione delle gallerie, a tutto l'anno 1876.
- Id. ▶ 7. — Quadro indicante l'andamento planimetrico, la forma stradale, le opere d'arte, gli attraversamenti ed i fabbricati dei singoli tronchi delle ferrovie suddette.
- Id. ▶ 8. — Quadro indicante le lunghezze e l'andamento altimetrico dei singoli tronchi delle ferrovie suddette.
- Id. ▶ 9. — Stato riassuntivo dei lavori eseguiti e delle provviste e spese d'amministrazione fatte a tutto l'anno 1876.
- Id. ▶ 10. — Quadro delle spese di costruzione delle ferrovie suddette da eseguirsi in forza della legge 28 agosto 1870, n° 5858, per lavori approvati od in corso d'approvazione al 31 dicembre 1876.

Ferrovie Ligure

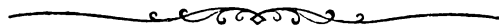
- ALLEGATO N° 11. — Quadri particolareggiati dei lavori eseguiti e delle spese fatte durante l'anno 1876, e riassunto per gli anni precedenti della gestione governativa.
- Id. ▶ 12. — Quadro riassuntivo delle spese da farsi pel compimento dei lavori alla data del 1° gennaio 1877, con indicazione delle spese già liquidate durante la gestione governativa dal 1° gennaio 1867, al 31 dicembre 1876.
- Id. ▶ 13. — Quadri statistici relativi alle espropriazioni.

FERROVIE CALABRO-SICULE

Legge 28 agosto 1870, n° 5858

QUADRI PARTICOLAREGGIATI

dei lavori eseguiti e delle somme certificate a tutto l'anno 1876



INDICE

LINEA	TRONCO	IMPRESA	NUMERO del Sub-Allegato
RETE DI CALABRIA.			
	Cariati-Cirò	FERRÈ ing. Anatolio	1
	Cirò-Strongoli	FERRÈ ing. Anatolio	2
	Strongoli-Cotrone	MEDICI ing. Luigi	3
Linea del Jonio	Cotrone-Roccabernarda	MARSAGLIA ing. Giovanni	4
	Roccabernarda-Catanzaro	SOGNO Giovanni Battista	5
	Catanzaro-Soverato	SCHISANO ing. Luigi	6
	Galleria di Stalleti	SOGNO Giovanni Battista	7
	Soverato-Assi	SCHISANO ing. Luigi	8
Linea Eboli-Potenza	Eboli-Contursi	SOCIETÀ Ferrovie Meridionali	9
	Contursi-Romagnano	BANCO costruzioni di Milano	10
	Romagnano-Muro Bella	MAROTTI ing. Giovanni Battista	11
	Muro Bella-Picerno	MAROTTI ing. Giovanni Battista	12
	Picerno-Potenza	MAROTTI ing. Giovanni Battista	13
Linea Potenza-Torremare	Potenza-Trivigno	LUCCABELLI Raffaele	14
	Trivigno-Grassano	TREWHELLA Roberto	15
	Grassano-Ferrandina	PELLI Fortunato	16
	Ferrandina-Pisticci	SOCIETÀ Tarantino-Lucana	17
	Pisticci-Torremare	SOCIETÀ Tarantino-Lucana	18
Linea di Cosenza	Cassano-Macchia della Tavola	BANCO costruzioni di Milano	19
	Macchia della Tavola-Cosenza	BANCO costruzioni di Milano	20
RETE DI SICILIA.			
	Dalla Stazione di Palermo al Porto Galleria di Lercara	CAROSIO ing. Emanuele	21
Linea Palermo-Girgenti	Lercara-San Pietro	RISSE Carlo	22
	San Pietro-Campofranco	PARISI Saverio	23
	Campofranco-Caldare	PARISI Saverio	24
Linea Campofranco-Serradifalco	Caldare-Girgenti	PETIT ing. Enrico	25
	Girgenti-Porto Empedocle	PETIT ing. Enrico	26
	Campofranco-Serradifalco	VITALI-CHARLES-PICARD e Comp.	27
	Leonforte-Villarosa	PARISI Saverio	28
Linea Leonforte-Licata	Galleria della Misericordia	TREWHELLA Roberto	29
	Villarosa Santa Caterina	TREWHELLA Roberto	30
	Santa Caterina-San Cataldo	CAROSIO ing. Emanuele	31
	San Cataldo-Canicatti	VITA Filippo	32
	Canicatti-Favarotta	BIANCHI ing. Emilio	33
	Favarotta-Licata	BIANCHI ing. Emilio	34
		CAROSIO ing. Emanuele	35
Riassunto .	per la rete di Calabria		36
	per la rete di Sicilia		37
	per la rete Calabro-Sicula		38

Impresa FERRÈ Ing. ANATOLIO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		ANNO	Numero delle giornate di operaie	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	79,349 87	23,960 53	55,415 41	>	8,943 64	167,669 45	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	>	180,320 82	113,617 96	36,960 38	>	— 54,947 72	275,951 44	1872	198,015	358	561
3	Opere d'arte e di consolidamento	>	328,692 21	648,831 47	358,487 61	>	57,818 41	1,393,829 70	1873	245,239	310	721
4	Lavori in galleria	>	>	>	>	>	>	>	1874	140,660	324	431
5	Stazioni e case di guardia	>	110,862 84	62,402 51	19,638 41	142 64	— 2,019 09	191,027 31	1875	>	>	>
6	Armamento della via e delle stazioni	>	1,440 >	761,987 12	81,343 06	4,864 10	— 4,231 76	845,402 52	1876	>	>	>
7	Lavori diversi ed imprevisti	>	7,541 86	3,072 07	75,716 13	23,965 30	50,418 26	160,713 62	Totale	583,914	1,017	574
	Importo lordo dei lavori . . .	>	708,207 60	1,613,871 66	627,561 >	28,972 04	55,981 74	3,034,594 04	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Questo tronco di ferrovia misura una lunghezza di metri 23,081 e venne aperto all'esercizio il 1° giugno 1874.</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Le cifre del 1876 si riferiscono a differenze fra l'importo dei lavori contabilizzati a tutto il 1875 ed il risultato della liquidazione finale annessa all'ultimo certificato di pagamento a saldo.</p>			
	Approvvigionamenti	>	204,304 58	— 103,205 63	— 94,363 55	— 6,255 40	— 480 >	>				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	912,512 18	1,510,666 03	533,197 45	22,716 64	55,501 74	3,034,594 04				
	Ribasso d'asta	>	144,266 18	238,867 01	84,292 05	3,591 93	— 5,167 78	476,186 95				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	768,244 >	1,271,799 02	448,905 40	19,124 71	50,333 96	2,558,407 09				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	>	48,594 64	76,302 12	14,934 63	+ 11,937 83	+ 69,715 91	58,177 65				
	Somme certificate	>	719,649 36	1,195,496 90	493,970 77	31,062 54	120,049 87	2,500,229 44				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Cirò-Strongoli. — Sub-All. 2.

Impresa FERRÈ Ing. ANATOLIO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	25,101 67	10,956 50	10,590 05	15,600 78	>	62,249	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	72,184 04	113,431 05	33,600 42	1,035 72	>	220,251 23	1872	69,076	306	226
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	>	86,630 23	316,715 15	247,424 14	86,392 90	>	737,162 43	1873	136,483	365	374
4	Lavori in galleria	>	>	>	>	>	>	>	1874	98,118	340	288
5	Stazioni e case di guardia	>	30,157 75	79,406 01	25,227 05	>	>	134,790 81	1875	17,675	101	175
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	513,597 77	150,942	1,374 18	>	665,913 95	1876	>	>	>
7	Lavori diversi ed impre- visti	>	5,850 03	3,472 87	57,627 51	31,962 19	>	98,912 65	Totale	321,352	1,112	289
	Importo lordo dei lavori . . .	>	219,923 77	1,037,579 35	525,411 17	136,365 77	>	1,919,280 06	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Questo tronco di ferrovia che misura la lunghezza di metri 15,945 fu aperto all'esercizio il 1° giugno 1874.</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 288 35 erogate nel 1875 per spese diverse fatte in economia.</p>			
	Approvvigionamenti	>	45,528 14	5,383 50	37,006 63	3,138 01	>	>				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	265,451 91	1,032,195 85	488,404 54	133,227 76	>	1,919,280 06				
	R.basso d'asta	>	42,009 62	163,346 96	77,274 97	20,314 46	>	302,946 01				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	223,442 29	868,848 89	411,129 57	112,913 30	>	1,616,334 05				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	15,906 53	52,128 63	19,161 11	4,130 65	>	83,065 62				
	Somme certificate	>	207,535 76	816,720 26	391,968 46	117,043 95	>	1,533,268 43				

Impresa MEDICI Ing. LUIGI.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	31,369 20	1,845 40	5,400 15	21,954 79	»	60,569 54	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	190,699 44	110,207 69	33,283 17	4,150 64	1,311 18	331,350 84	1872	66,020	253	250
3	Opere d'arte e di consoli- damento	»	92,252 13	494,621 20	157,222 87	5,210 64	38,621 14	777,506 90	1873	86,159	312	276
4	Lavori in galleria	»	»	»	»	»	»	»	1874	36,866	263	140
5	Stazioni e case di guardia	»	59,317 04	86,332 13	37,573 43	14,153 58	»	197,676 18	1875	»	»	»
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	521,054 42	259,113 98	2,070 59	»	778,097 81	1876	10,083	200	50
7	Lavori diversi ed impre- visti	»	3,500 »	1,500 »	62,175 25	25,453 89	19,313 59	111,942 73	Totale	199,128	1,033	193
	Importo lordo dei lavori . . .	»	377,137 81	1,215,560 84	554,768 85	50,430 39	59,246 11	2,257,144 »	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>—</p> <p>Il tronco di ferrovia sopra indicato misura la lun- ghezza di metri 10,130 e fu aperto all'esercizio contemporaneamente ad due precedenti, cioè il 1° giugno 1874.</p> <p>—</p> <p>I lavori eseguiti nel 1876 si riferiscono per L. 44,478 (88 alla ricostruzione del Ponte sul Passo-Vecchio appaltato all'impresa Spi- nelli.</p>			
	Approvvigionamenti	»	121,017 96	73,147 23	47,870 73	»	4,769 07	4,769 07				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	498,155 77	1,142,413 61	506,598 12	50,430 39	61,015 18	2,261,913 07				
	Ribasso d'asta	»	55,295 29	126,807 91	56,193 06	5,597 77	2,379 33	246,273 36				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	442,860 48	1,015,605 70	450,705 06	44,832 62	61,635 85	2,015,639 71				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	29,071 62	51,814 89	17,039 33	2,349 82	+ 16,166 74	84,108 92				
	Somme certificate	»	413,788 86	963,790 81	433,665 73	42,482 80	77,802 59	1,931,530 79				

Segue Allegato N° I.

Tronco Cotrone-Roccabernarda. — Sub-All. 4.

Impresa MARSAGLIA Ing. GIOVANNI.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media Generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	17,790 67	27,465 12	554 73	>	>	45,810 52	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	4,250 >	381,861 92	83,551 06	96,037 78	9,378 >	575,578 76	1872	3,312	24	138
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	>	>	274,636 43	554,446 72	870,796 90	182,710 99	1,882,641 04	1873	300,582	337	892
4	Lavori in galleria	>	>	1,032,569 27	2,114,616 57	1,201,753 06	19,254 66	4,418,193 56	1874	311,134	307	1,111
5	Stazioni e case di guardia	>	97 99	4,851 25	96,383 43	210,903 82	38,934 71	351,176 25	1875	292,878	336	572
6	Armamento della via e delle stazioni.	>	>	>	385,131 99	966,923 58	202,667 89	1,554,723 37	1876	85,408	318	268
7	Lavori diversi ed impre- visti.	>	>	3,304 66	2,580 >	4,590 85	135,781 07	146,256 58	Totale	1,023,314	1,322	774
	Importo lordo dei lavori . . .	>	22,138 66	1,774,738 65	3,237,269 55	3,351,005 99	589,227 23	8,974,380 08	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>L'apertura all'esercizio di questo tronco di ferrovia ebbe luogo il 15 novembre 1875. — La sua lunghezza è di metri 31,120.</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 370 erogate nel 1876 per spese diverse fatte in economia.</p>			
	Approvvigionamenti	>	22,693 74	515,943 52	123,715 64	— 543,811 53	— 93,550 76	24,990 61				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	44,832 40	2,290,682 17	3,360,985 19	2,807,194 46	495,676 47	8,999,370 69				
	Ribasso d'asta	>	6,276 54	320,695 50	470,537 93	386,707 22	69,394 71	1,253,611 90				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	38,555 86	1,969,986 67	2,890,447 26	2,420,487 24	426,281 76	7,745,758 79				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	4,241 15	118,771 40	173,476 84	159,579 23	39,076 91	495,145 53				
	Somme certificate	>	34,314 71	1,851,215 27	2,716,970 42	2,260,908 01	387,204 85	7,250,613 26				

Impresa SOGNO GIOVANNI BATTISTA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti o delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	>	86,400 >	4,246 67	>	59,140 13	149,786 80	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	>	182,049 15	341,460 05	51,901 95	82,910 35	658,321 50	1872	>	>	>
3	Opere d'arte e di consoli- damento	>	>	72,194 85	888,311 49	1,081,081 21	150,319 71	2,191,907 26	1873	70,218	180	300
4	Lavori in galleria	>	>	>	>	>	>	>	1874	278,020	355	785
5	Stazioni e case di guardia	>	>	2,406 77	166,893 94	79,922 88	28,220 72	277,444 31	1875	160,454	351	457
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	>	>	1,213,240 80	60,517 19	1,273,757 99	1876	59,712	365	186
7	Lavori diversi ed impre- visti	>	>	7,214 >	64,237 31	59 50	115,946 19	187,457 >	Totale	569,001	1,101	478
	Importo lordo dei lavori . . .	>	>	350,264 77	1,465,149 46	2,426,206 34	497,054 29	4,738,674 86	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>—</p> <p>Contemporaneamente a quello precedente, e cioè il 15 novembre 1875, venne pure aperto all'esercizio questo tronco di ferrovia il quale misura la lunghezza di metri 27,900 50.</p> <p>—</p> <p>Nell'importo dei lavori eseguiti nel 1876 figurano per lire 30,30 09 le opere di difesa al Ponte sul Crocchio, appaltate all'Impresa Pola.</p>			
	Approvvigionamenti	>	>	58,446 25	72,801 07	110,620 82	18,551 30	2,075 20				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	>	408,711 02	1,537,950 53	2,315,585 52	478,502 99	4,740,750 06				
	Ribasso d'asta	>	>	73,772 34	277,595 57	417,963 19	85,789 02	855,120 12				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	>	334,938 68	1,260,354 96	1,897,622 33	392,713 97	3,885,629 94				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	>	56,090 19	42,125 94	123,357 33	+ 15,120 78	206,452 68				
	Somme certificate	>	>	278,848 49	1,218,229 02	1,774,265 >	407,834 75	3,679,177 26				

Segue Allegato N° I.

Tronco Catanzaro-Soverato. — Sub All. 6.

Impresa SCHISANO Ing. LUIGI.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontaro dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	23,720 75	8,900 84	38,068 01	»	39,437 08	110,126 68	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	96,455 22	111,528 90	192,870 85	26,199 29	3,429 46	436,433 72	1872	128,066	257	502
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	110,756 25	252,522 56	460,423 80	654,689 63	21,527 62	1,499,919 86	1873	156,787	302	519
4	Lavori in galleria	»	115,369 41	200,838 13	547,609 01	201,422 45	»	1,065,289 03	1874	358,857	213	1,478
5	Stazioni e case di guardia	»	18,707 70	62,013 03	109,096 93	42,226 61	22,470 92	254,515 19	1875	130,100	234	556
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	414,793 61	307,872 59	5,197 63	727,863 83	1876	13,088	175	80
7	Lavori diversi ed impre- visti e spese in eco- nomia	»	6,213 75	540 »	127,669 48	67,012 87	28,305 10	229,741 20	Totale	788,767	1,211	651
	Importo lordo dei lavori . . .	»	371,223 08	636,393 46	1,896,531 72	1,299,423 44	120,367 81	4,323,939 51	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Questo tronco di ferrovia, della lunghezza di metri 16,536 (esclusa la galleria di Staletti), venne aperto all'esercizio il 20 maggio 1875.</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Con decreto del prefetto di Catanzaro, in data del 29 ottobre 1873, venne ordi- nata l'esecuzione d'ufficio dei lavori a danno dell'im- presa, ed i medesimi fu- rono quindi proseguiti a cura dell'Amministrazione governativa mediante nuovi contratti.</p>			
	Approvvigionamenti	»	85,194 61	— 23,262 72	342,254 16	— 341,492 96	943 57	63,636 66				
	Importo lordo dei lavori e degl. approvvigionamenti .	»	456,417 69	613,130 74	2,238,785 88	957,930 48	121,311 38	4,387,576 17				
	Ribasso d'asta	»	70,790 38	95,096 58	214,522 35	53,831 81	»	434,241 12				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	385,627 31	518,034 16	2,024,263 53	904,098 67	121,311 38	3,953,335 05				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	25,637 64	31,082 04	292,347 09	69,541 84	+ 70,729 03	347,879 58				
	Somme certificate	»	359,989 67	486,952 12	1,731,916 44	834,556 83	192,040 41	3,605,455 47				

Impresa SOGNO GIOVANNI BATTISTA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	606 »	— 0 05	15 47	»	»	621 42	1870-71	103,613	293	354
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	1,476 »	2,533 »	3,253 09	1,067 14	»	»	9,334 23	1872	125,244	359	319
3	Opere d'arte e di consolidamento.	66,032 69	7,498 11	5,942 47	222 06	»	»	79,695 33	1873	22,928	177	130
4	Lavori in galleria	378,983 27	608,870 77	149,852 22	7,003 53	3 27	»	1,224,713 06	1874	»	»	»
5	Stazioni e case di guardia	11,752 30	685 49	1,672 81	10 99	»	»	14,121 59	1875	»	»	»
6	Armamento della via e delle stazioni.	»	»	7,122 25	2,905 57	»	»	10,027 82	1876	»	»	»
7	Lavori diversi ed imprevisti.	3,600 »	9,341 33	1,600 »	»	31,058 90	»	45,600 23	Totale	251,785	829	304
	Importo lordo dei lavori. . .	461,844 26	709,539 70	169,442 79	11,224 76	31,062 17	»	1,383,113 68	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Questa galleria, già ultimata fin dal 1873, venne aperta all'esercizio unitamente al tronco su cui cade (Catanzaro-Soverato) il 20 maggio 1875. La detta galleria, compresi i tratti d'accesso, misura la lunghezza di metri 1,906 74.</p>			
	Approvvigionamenti.	111,986 46	38,430 64	— 73,555 82	»	»	»	»				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	573,830 72	671,109 96	95,836 97	11,224 76	31,062 17	»	1,383,113 68				
	Ribasso d'asta	»	»	»	»	»	»	»				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	573,830 72	671,109 06	95,826 97	11,224 76	31,062 17	»	1,383,113 68				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	101,487 56	122,797 57	7,261 67	+ 63,775 24	+ 2,400 75	»	165,370 81				
	Somme certificate	472,343 16	548,311 49	88,625 30	75,000 »	33,462 92	»	1,217,742 87				

Segue Allegato N. 1.

Tronco Soverato-Assi. — Sub-All. 8.

Impresa SCHISANO Ing. LUIGI.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media Generale giornaliera
1	Espropriazioni	5,368 47	36,554 75	32,782 44	4,040 49	>	23,412 75	102,158 90	1870-71	30,177	42	718
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	41,483 30	242,724 20	71,365 80	169,303 11	29,482 40	427 70	553,936 11	1872	206,661	333	621
3	Opere d'arte e di consolidamento	1,084 50	115,974 34	76,754 40	1,287,053 96	524,465 40	1,135 33	2,006,467 93	1873	77,378	296	261
4	Lavori in galleria	>	>	>	>	>	>	>	1874	374,400	256	1,463
5	Stazioni e case di guardia	114 >	33,066 17	25,814 83	92,966 43	27,548 65	9,056 21	188,566 29	1875	93,031	228	408
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	7,158 >	626,804 94	274,773 75	4,283 98	904,452 71	1876	1,198	93	13
7	Lavori diversi ed imprevisti e spese in economia	>	6,557 11	3,929 65	120,019 89	74,091 26	27,820 21	232,418 12	Totale	782,911	1,248	627
	Importo lordo dei lavori . . .	48,055 27	434,876 57	217,805 12	2,300,188 82	930,361 46	56,712 82	3,988,000 06	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Questo tronco di ferrovia, della lunghezza di metri 28,111 04, venne aperto contemporaneamente a quello precedente, il 20 maggio 1875.</p> <p>Con decreto del prefetto di Catanzaro, in data del 19 agosto 1873, venne ordinata l'esecuzione d'ufficio dei lavori a danno dell'impresa, ed i medesimi furono quindi proseguiti a cura dell'Amministrazione governativa mediante nuovi contratti.</p>			
	Approvvigionamenti	7,226 20	179,941 20	— 33,681 72	266,164 77	— 269,455 77	>	150,194 68				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	55,281 47	614,817 77	184,123 40	2,566,353 59	660,905 69	56,712 82	4,138,194 74				
	Ribasso d'asta	5,442 46	60,528 81	14,610 42	>	>	>	80,581 69				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	49,839 01	554,288 96	169,512 98	2,566,353 59	660,905 69	56,712 82	4,057,613 05				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	5,432 45	33,315 23	17,529 16	324,717 85	+ 362 73	+ 108,727 03	271,904 88				
	Somme certificate	44,406 56	520,973 73	151,983 82	2,241,635 74	661,268 42	165,439 90	3,785,708 17				

Impresa SOCIETÀ FERROVIE MERIDIONALI.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	5,352 58	52,720 64	•	5,830 •	14,347 64	49,349 42	127,600 28	1870-71	32,587	45	724
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	63,428 10	190,956 55	129,174 20	78,211 70	8,300 89	7,898 54	477,869 98	1872	245,983	343	717
3	Opere d'arte e di consolidamento	5,330 71	254,021 69	276,424 15	539,648 89	165,353 08	182,510 29	1,423,293 81	1873	277,256	324	856
4	Lavori in galleria	1,362 60	201,771 74	182,461 93	49,098 56	•	6,536 91	441,231 74	1874	220,048	300	733
5	Stazioni e case di guardia	3,575 80	33,971 75	17,106 •	25,165 74	3,092 77	13,172 52	96,084 58	1875	90,034	287	314
6	Armamento della via e delle stazioni	•	•	14,623 •	516,172 36	56,529 98	12,526 59	599,351 93	1876	•	•	•
7	Lavori diversi ed imprevisti ed indennità per obblighi inerenti all'appalto	5,329 70	113,554 49	104,159 49	64,125 11	32,954 89	— 124,600 69	195,522 99	Totale	805,908	1,299	667
	Importo lordo dei lavori . . .	84,379 49	846,896 86	723,948 77	1,278,252 36	280,584 25	147,393 58	3,361,455 31	<p align="center">Annotazioni</p> <p>—</p> <p>L'apertura all'esercizio di questo tronco di ferrovia della lunghezza di metri 18,294 17 ebbe luogo il 1° dicembre 1874.</p> <p>—</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 400 erogate nel 1876 per spese diverse fatte in economia.</p>			
	Approvvigionamenti	20,561 71	12,660 49	39,450 29	— 48,901 26	— 13,689 09	— 10,032 14	•				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	104,941 20	859,557 35	763,399 06	1,229,351 10	266,895 16	137,311 44	3,361,455 31				
	Ribasso d'asta	7,870 59	64,317 22	56,767 67	92,079 99	19,972 02	10,298 36	251,305 85				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	97,070 61	795,240 13	706,631 39	1,137,271 11	246,923 14	127,013 08	3,110,149 46				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	7,353 53	39,662 29	35,006 73	56,782 65	12,316 08	+ 123,649 34	27,471 94				
	Somme certificate	89,717 08	755,577 84	671,624 66	1,080,488 46	234,607 06	250,662 42	3,082,677 52				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Contursi-Romagnano. — Sub-All. 10.

Impresa BANCO COSTRUZIONI di Milano.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	138,488 48	19,955 85	>	>	1,131 75	159,576 08	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	178,762 75	220,814 15	155,119 60	310,568 99	62,212 80	927,478 29	1872	240,229	268	896
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	>	115,490 91	362,854 94	283,230 09	659,046 12	321,184 93	1,741,806 99	1873	492,912	305	1,616
4	Lavori in galleria	>	296,916 25	908,080 86	539,205 19	81,476 45	>	1,825,678 75	1874	326,385	287	1,137
5	Stazioni e case di guardia	>	3,132 20	25,159 18	23,235 17	74,604 32	22,583 10	148,713 97	1875	387,889	299	1,297
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	>	1,357 15	648,199 36	70,645 60	720,202 11	1876	225,096	238	946
7	Lavori diversi ed impre- visti ed indennità per obblighi inerenti all'ap- palto	>	38,757 06	76,151 20	58,174 53	200,664 30	477,035 71	850,782 80	Totale	1,072,511	1,397	1,197
	Importo lordo dei lavori . . .	>	771,547 65	1,613,016 18	1,060,321 73	1,974,559 54	954,793 89	6,374,238 99	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>Questo tronco di ferrovia misura la lunghezza di metri 21,180; la sua ap- ertura all'esercizio ebbe luogo il 30 settembre 1875.</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 23,587 95 erogate nel 1875 e lire 61,554 40 spese nel 1876 per lavori diversi e provviste non comprese nell'appalto del tronco.</p>			
	Approvvigionamenti	>	49,550 70	4,391 34	16,680 44	38,671 19	24,273 19	7,678 10				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	821,098 35	1,617,407 52	1,077,002 17	1,935,888 35	930,520 70	6,381,917 09				
	Ribasso d'asta	>	2,052 74	4,043 52	2,673 86	4,633 71	1,306 45	14,710 28				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	819,045 61	1,613,364	1,074,328 31	1,931,254 64	929,214 25	6,367,206 81				
	Ritenute di guarenfigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	43,452 28	80,668 20	53,343 34	92,442 58	26,063 66	295,970 06				
	Somme certificate	>	775,593 33	1,532,695 80	1,020,984 97	1,838,812 06	903,150 59	6,071,236 75				

Impresa MAROTTI Ing. GIOVANNI BATTISTA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	»	»	12,699 62	11,821 92	»	24,521 54	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	»	»	4,934 25	204,281 67	165,574 70	107,400 95	482,191 57	1872	»	»	»
3	Opere d'arte e di consolidamento	»	»	»	21,296 95	288,279 74	350,268 27	659,844 96	1873	47,167	102	462
4	Lavori in galleria	»	»	35,753 73	442,577 91	888,147 35	548,038 59	1,914,517 58	1874	212,109	347	611
5	Stazioni e case di guardia	»	»	»	4,530 17	2,322 72	5,684 51	12,537 40	1875	383,471	352	1,089
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	1,619 60	4,361 20	5,980 80	1876	336,646	379	888
7	Lavori diversi ed impre- visti ed indennità per obblighi inerenti all'ap- palto	»	»	75,973 96	52,540 71	68,855 19	31,162 62	166,207 24	Totale	979,393	1,180	830
	Importo lordo dei lavori . . .	»	»	116,661 94	737,927 03	1,426,621 22	984,590 90	3,265,801 09	Annotazioni — Il tronco sulindicato di fer- rovia misura la lunghezza di metri 14,489 12.			
	Approvvigionamenti	»	»	8,791 25	17,106 40	19,337 68	17,507 18	62,742 51				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	125,453 19	755,033 43	1,445,958 90	1,002,098 05	3,328,543 60	Nell'appalto di questo tron- co non è compreso il ma- teriale d'armamento al cui acquisto provvede di- rettamente l'Amministrazione governativa. Le spese fatte a tutto il 1876 per la provvista di detto materiale rilevano a lire 102,035 48.			
	Ribasso d'asta	»	»	10,653 42	64,117 06	122,790 11	84,757 99	282,318 58				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	114,799 77	690,916 37	1,323,168 79	917,340 09	3,046,225 02				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	»	8,239 99	34,545 82	66,158 44	45,667 »	154,611 25				
	Somme certificate	»	»	106,559 78	656,370 55	1,257,010 35	871,673 09	2,891,613 77				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Muro Bella-Picerno. — Sub-All. 12.

Impresa MAROTTI Ing. GIOVANNI BATTISTA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	»	»	25,048 96	19,891 51	»	44,940 47	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	»	»	75,137 16	266,144 22	156,486 41	497,767 79	1872	»	»	»
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	»	»	10,438 57	72,332 94	214,136 71	296,908 22	1873	»	»	»
4	Lavori in galleria	»	»	»	87,467 73	168,451 88	— 380 »	255,539 61	1874	40,934	173	237
5	Stazioni e case di guardia	»	»	»	3,476 37	3,496 88	18,440 60	25,413 85	1875	124,204	364	341
6	Armamento della via e delle stazioni.	»	»	»	»	»	»	»	1876	141,355	340	416
7	Lavori diversi ed impre- visti ed indennità per obblighi inerenti all'ap- palto	»	»	»	9,629 52	26,232 84	64,263 65	100,126 01	Totale	306,583	877	350
	Importo lordo dei lavori . . .	»	»	»	211,198 31	556,550 27	452,947 37	1,220,695 95	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>—</p> <p>Il tronco suindicato di fer- rovvia misura la lunghezza di metri 14,609 03.</p> <p>—</p> <p>Nell'appalto di questo tron- co non è compreso il ma- teriale d'armamento al cui acquisto provvede di- rettamente l'Administra- zione governativa. Le spese fatte a tutto il 1876 pella provvista di detto materiale rilevano a lire 103,442 86.</p>			
	Approvvigionamenti	»	»	»	12,420 61	7,896 09	1,037 60	21,354 30				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	»	223,618 92	564,446 36	453,984 97	1,242,050 25				
	Ribasso d'asta	»	»	»	21,467 42	54,186 85	43,435 14	119,089 41				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	»	202,151 50	510,259 51	410,549 83	1,122,960 84				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	»	»	12,607 57	25,512 98	20,450 72	58,571 27				
	Somme certificate	»	»	»	189,543 93	484,746 53	390,099 11	1,064,389 57				

Impresa MAROTTI Ing. GIOVANNI BATTISTA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti o delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	»	»	42,528 22	24,251 30	484 »	67,258 32	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	»	»	»	39,892 12	223,453 38	166,796 75	429,642 25	1872	»	»	»
3	Opere d'arte e di consolidamento	»	»	»	4,797 70	82,028 63	240,637 03	327,463 41	1873	»	»	»
4	Lavori in galleria	»	»	»	5,173 72	45,810 34	286,233 80	337,217 86	1874	16,648	128	130
5	Stazioni e case di guardia	»	»	»	»	5,133 45	5,504 27	10,637 72	1875	107,624	281	363
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	6,500 »	6,500 »	»	1876	192,487	323	506
7	Lavori diversi ed imprevisti ed indennità per obblighi inerenti all'appalto	»	»	»	3,151 45	19,221 09	37,991 48	60,364 02	Totale	316,759	732	433
	Importo lordo dei lavori . . .	»	»	»	95,038 21	406,398 24	731,147 33	1,232,583 78	<p align="center">Annotazioni</p> <p align="center">—</p> <p>Il tronco suindicato di ferrovia misura la lunghezza di metri 16,112 21.</p> <p align="center">—</p> <p>Nell'appalto di questo tronco non è compreso il materiale d'armamento al cui acquisto provvede direttamente l'Amministrazione governativa. Le spese fatte a tutto l'anno 1876 per la provvista di detto materiale rinviano a L. 113,294 56.</p>			
	Approvvigionamenti	»	»	»	13,161 62	51,174 83	29,727 80	94,064 25				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	»	108,199 83	457,573 07	760,875 13	1,326,648 03				
	Ribasso d'asta	»	»	»	12,064 28	51,019 40	84,413 62	147,497 30				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	»	96,135 55	406,553 67	676,461 51	1,179,150 73				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	»	»	»	7,306 78	20,327 68	33,632 96	61,267 42				
	Somme certificate	»	»	»	88,828 77	386,225 99	642,828 55	1,117,883 31				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Potenza-Trivigno. — Sub-All. 14.

Impresa LUCCARELLI RAFFAELE.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	»	»	67,544 12	31,253 88	6,880 16	105,678 16	1871-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	»	26,600 80	293,230 82	254,222 41	228,935 02	802,989 05	1872	»	»	»
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	»	»	327,479 43	726,383 37	323,853 95	1,377,716 75	1873	9,124	45	203
4	Lavori in galleria	»	»	»	1,411 83	»	»	1,411 83	1874	140,940	319	442
5	Stazioni e case di guardia	»	»	»	39,673 47	19,177 88	3,029 15	61,880 50	1875	160,597	330	487
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	»	»	»	1876	110,678	343	323
7	Lavori diversi ed impre- visti	»	»	373 53	8,559 56	42,505 99	8,629 32	60,068 40	Totale	421,339	1,037	406
	Importo lordo dei lavori . . .	»	»	26,974 33	737,899 23	1,073,543 53	571,327 60	2,409,744 69	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Il tronco suindicato di fer- rovia misura la lunghezza di metri 22,082 92.</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 56,095 78 erogate nel 1876 per spese diverse fatte in economia.</p> <p>Nell'appalto di questo tron- co non è compreso il ma- teriale d'armamento al cui acquisto provvede di- rettamente l'Amministrazione governativa. Le spese fatte a tutto l'anno 1876 per la provvista di detto materiale rive- lano a lire 155,516 14.</p>			
	Approvvigionamenti	»	»	34,255 12	189,235 38	52,906 14	68,681 29	345,127 93				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	61,229 45	927,134 61	1,126,449 67	640,008 89	2,754,872 62				
	Ribasso d'asta	»	»	12,248 95	184,898 34	222,218 17	128,033 78	547,399 24				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	48,980 50	742,236 27	904,231 50	511,975 11	2,207,473 38				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	»	7,347 07	110,904 34	+ 34,404 52	95,598 75	179,445 64				
	Somme certificate	»	»	41,633 43	631,381 93	938,636 02	416,376 36	2,028,027 74				

Impresa TREWHELLA ROBERTO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	»	17,738 28	60,510 80	14,840 »	3,199 84	96,288 92	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	»	51,668 10	289,606 55	247,193 25	515,582 55	1,104,050 45	1872	»	»	»
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	»	248 20	359,414 10	1,175,334 80	1,911,308 30	3,446,305 40	1873	10,012	58	173
4	Lavori in galleria	»	»	4,503 »	725,719 90	1,706,344 06	2,619,703 64	5,056,270 60	1874	288,659	358	806
5	Stazioni e case di guardia	»	»	2,972 80	30,636 20	18,357 55	54,376 90	106,343 45	1875	504,238	358	1,408
6	Armamento della via e delle stazioni.	»	»	»	»	»	»	»	1876	595,963	360	1,655
7	Lavori diversi ed impre- visti.	»	»	1,500 »	17,241 20	101,144 99	29,352 40	149,238 59	Totale	1,308,572	1,134	1,233
	Importo lordo dei lavori . . .	»	»	78,630 38	1,483,128 75	3,263,214 65	5,133,523 63	9,958,497 41	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>Il tronco suindicato di ferrovia misura la lunghezza di metri 24,572 88.</p> <p>Nell'appalto di questo tronco non è compreso il materiale d'armamento al cui acquisto provvede direttamente l'Amministrazione governativa.</p> <p>Le spese fatte a tutto l'anno 1876 per la provvista di detto materiale rilevano a lire 155,516 14.</p>			
	Approvvigionamenti.	»	»	92,853 20	371,670 27	204,608 59	124,937 21	544,194 85				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	171,483 58	1,854,799 02	3,467,823 24	5,008,586 42	10,502,692 26				
	Ribasso d'asta.	»	»	25,049 46	270,939 77	506,562 28	731,629 26	1,534,180 77				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	146,434 12	1,583,859 25	2,961,260 96	4,276,957 16	8,968,511 49				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	»	21,965 12	64,549 55	148,063 05	213,847 85	448,425 57				
	Somme certificate	»	»	124,469 »	1,519,309 70	2,813,197 91	4,063,109 31	8,520,085 92				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Grassano-Ferrandina. — Sub-All. 16.

Impresa PELLI FORTUNATO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	62,650 66	21,928 35	»	»	»	84,579 01	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	100,853 17	319,713 36	166,251 35	184,007 55	30,205 31	801,030 74	1872	66,295	158	420
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	»	187,906 66	246,656 72	272,335 27	105,067 89	811,966 54	1873	322,141	363	887
4	Lavori in galleria	»	»	»	»	»	»	»	1874	332,863	336	991
5	Stazioni e case di guardia	»	10,876 85	102,494 16	82,596 86	85,346 84	91,224 73	372,539 44	1875	193,065	328	589
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	175,122 »	843,164 95	1,018,286 95	1876	99,667	220	453
7	Lavori diversi ed impre- visti	»	134,858 87	1,795,470 55	3,416,769 54	1,523,925 54	298,241 38	7,169,265 88	Totale	1,014,031	1,405	722
	Importo lordo dei lavori . . .	»	309,239 55	2,427,513 08	3,912,274 47	2,240,737 20	1,367,904 26	10,257,668 56	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Il tronco di ferrovia sud- detto ha la lunghezza di metri 22.707 37, e fu aperto all'esercizio il 10 aprile 1876.</p>			
	Approvvigionamenti	»	190,294 76	243,397 14	— 104,085 73	323,981 69	— 511,996 03	141,591 83				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti . .	»	499,534 31	2,670,910 22	3,808,188 74	2,564,718 89	855,908 23	10,399,260 39				
	Ribasso d'asta	»	86,911 48	464,698 31	662,567 72	446,222 62	148,915 19	1,809,315 32				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti . .	»	412,622 83	2,206,211 91	3,145,621 02	2,118,496 27	706,993 04	8,589,945 07				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	20,631 14	110,310 60	+ 61,777 95	105,924 81	+ 175,088 60	»				
	Somme certificate	»	391,991 69	2,095,901 31	3,207,398 97	2,012,571 46	882,081 64	8,589,945 07				

Impresa SOCIETÀ TARANTINO-LUCANA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di opera	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	>	69,996 40	>	>	>	69,996 40	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	102,250 90	242,356 35	81,049 95	26,950 14	1,472 50	454,079 84	1872	33,405	57	586
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	>	>	206,783 91	215,607 75	201,803 45	7,569 80	631,764 91	1873	161,508	353	458
4	Lavori in galleria	>	>	>	>	>	>	>	1874	86,987	353	246
5	Stazioni e case di guardia	>	483 47	105,146 97	45,146 47	17,820 05	6,079 94	174,676 90	1875	74,340	350	207
6	Armamento della via e delle stazioni.	>	>	>	>	488,543 92	73,926 79	532,470 71	1876	35,107	165	213
7	Lavori diversi ed impre- visti	>	650 >	37,874 72	25,022 69	46,720 85	57,919 61	168,187 87	Totale	391,347	1,287	304
	Importo lordo dei lavori . . .	>	103,384 37	662,158 35	366,826 86	751,838 41	146,968 64	2,031,176 63	Annotazioni —			
	Approvvigionamenti	>	3,634 >	74,442 47	114,861 59	— 163,484 89	— 28,619 17	834 >				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	107,018 37	736,600 82	481,683 45	588,353 52	118,349 47	2,032,010 63	Questo tronco venne aperto all'esercizio il 15 novem- bre 1875. — La sua lun- ghezza è di metri 13,10696.			
	Ribasso d'asta	>	9,672 21	66,573 25	43,534 52	53,174 80	9,792 52	182,747 30				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	97,346 16	670,027 57	438,153 93	535,178 72	108,556 95	1,849,263 33				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	4,867 31	33,501 38	21,907 69	26,758 94	+ 87,035 32	>				
	Somme certificate	>	92,478 85	636,526 19	416,216 24	508,419 78	195,592 27	1,849,263 33				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Pisticci-Torremare. -- Sub-All. 18.

Impresa SOCIETÀ TARANTINO-LUCANA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	giorni di lavoro	Media Generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	»	56,800 70	73,006 95	»	»	129,807 65	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	147,955 58	100,324 62	127,840 60	54,730 80	66,974 53	497,826 13	1872	54,536	286	191
3	Opere d'arte e di consoli- damento	»	85,294 43	465,916 40	195,362 36	113,382 75	18,156 51	841,799 43	1873	154,061	332	464
4	Lavori in galleria	»	»	»	»	»	»	»	1874	130,277	323	403
5	Stazioni e case di guardia	»	89,102 64	72,638 68	105,144 54	82,229 19	19,053 23	368,198 28	1875	114,266	327	349
6	Armamento della via e delle stazioni.	»	»	145,179 36	158,213 40	799,687 80	33,627 60	1,136,708 16	1876	8,796	28	314
7	Lavori diversi ed impre- visti	»	32,000 »	18,944 35	9,941 »	41,820 12	25,271 70	127,877 17	Totale	461,936	1,296	356
	Importo lordo dei lavori . . .	»	354,352 65	859,704 11	669,508 85	1,091,850 66	126,800 55	3,102,216 82	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>—</p> <p>Il suddetto tronco di ferro- via fu aperto all'esercizio il 15 giugno 1875. — La sua lunghezza è di metri 21,741 67.</p> <p>—</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 59,772 32 erogate nel 1875 e lire 995 10 spese nel 1876, per lavori diversi e provviste non comprese nell'appalto del tronco.</p>			
	Approvvigionamenti	»	298,553 22	341,784 34	15,913 02	548,314 15	18,893 65	89,042 78				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti . .	»	652,905 87	1,201,488 45	685,421 87	543,536 51	107,906 90	3,191,259 60				
	Ribasso d'asta	»	141,927 37	261,177 16	148,082 65	118,152 88	23,110 78	692,450 84				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti . .	»	510,978 50	940,311 29	537,339 22	425,383 63	84,796 12	2,498,808 76				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	25,548 92	51,659 57	26,971 96	21,269 18	+ 91,395 69	34,053 94				
	Somme certificate	»	485,429 58	888,651 72	510,367 26	404,114 45	176,191 81	2,464,754 82				

Impresa BANCO DI COSTRUZIONI di Milano.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	213,636 81	10,750 »	8,954 38	»	»	233,341 19	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	146,899 39	304,631 73	396,630 98	35,588 51	145,400 55	1,029,151 16	1872	117,111	278	421
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	18,266 50	92,811 41	233,092 21	34,986 »	563,812 18	942,968 30	1873	270,869	355	763
4	Lavori in galleria	»	19,413 62	213,655 19	334,450 11	14,569 82	»	582,088 74	1874	279,745	359	779
5	Stazioni e case di guardia	»	27,698 80	90,517 99	45,774 27	4,961 77	198,738 15	367,690 98	1875	55,111	91	605
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	»	277,141 70	277,141 70	1876	231,941	257	903
7	Lavori diversi ed impre- visiti e spese in eco- nomia	»	9,645 70	7,188 21	4,254 18	105,502 76	252,180 59	378,771 44	Totale	954,777	1,340	713
	Importo lordo dei lavori . . .	»	435,560 82	719,554 53	1,023,156 13	195,608 86	1,437,273 17	3,811,153 51	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Questo tronco di ferrovia ha la lunghezza di metri 36,983 74. Una prima parte di esso, cioè da Buffalora di Cassano a Spezzano-Castrovillari (metri 15,377 81), venne aperta all'esercizio il 16 novembre 1876.</p> <p>—</p> <p>Con decreti del prefetto di Cosenza in data del 21 dicembre 1874 e 4 febbraio 1875 venne ordinata l'esecuzione d'ufficio dei lavori a danno dell'impresa, ed i medesimi furono quindi proseguiti a cura dell'Amministrazione governativa mediante nuovi contratti.</p>			
	Approvvigionamenti	»	52,506 34	687,107 33	266,625 72	189,551 39	— 113,670 54	1,082,120 24				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	488,067 16	1,406,661 86	1,289,781 85	385,160 25	1,323,602 63	4,893,273 75				
	Ribasso d'asta	»	68,329 40	196,932 66	180,569 46	»	»	445,831 52				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	419,737 76	1,209,729 20	1,109,212 39	385,160 25	1,323,602 63	4,447,442 23				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	20,986 89	60,486 46	55,978 52	96,116 65	211,165 64	444,734 16				
	Somme certificate	»	398,750 87	1,149,242 74	1,053,233 87	289,043 60	1,112,436 99	4,002,708 07				

Segue Allegato N° II.

Tronco Macchia della Tavola-Cosenza. — Sub-All. 20.

Impresa BANCO DI COSTRUZIONI di Milano.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	»	166,749 90	19,202 40	628 58	314 28	186,580 88	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	»	178,319 30	236,098 20	»	543,229 57	957,647 07	1872	»	»	»
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	»	69,612 65	180,452 03	»	483,105 08	733,169 76	1873	119,633	287	417
4	Lavori in galleria	»	»	»	»	»	»	»	1874	155,035	322	481
5	Stazioni e case di guardia	»	»	13,757 45	50,760 01	»	132,071 28	196,588 74	1875	86,086	116	739
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	»	»	»	1876	334,253	140	2,243
7	Lavori diversi ed impre- visti e spese in eco- nomia	»	»	5,977 70	6,042 35	204,158 78	209,296 81	425,475 64	Totale	695,007	874	795
	Importo lordo dei lavori . . .	»	»	434,417 »	492,554 99	204,787 36	1,368,017 02	2,499,776 37	Annotazioni —			
	Approvvigionamenti	»	»	174,177 89	31,739 52	616,586 91	77,917 14	900,421 46				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	608,594 89	524,294 51	821,374 27	1,445,934 16	3,400,197 83	Questo tronco di ferrovia ha la lunghezza di 31,522 63 metri.			
	Ribasso d'asta	»	»	56,903 62	49,021 54	»	»	105,925 16	Con decreto del prefetto di Cosenza in data del 24 gennaio 1875 venne ordi- nata l'esecuzione d'ufficio dei lavori a danno dell'im- presa, ed i medesimi fu- rono quindi proseguiti a cura dell'Amministrazione governativa mediante nuovi contratti.			
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	551,691 27	475,272 97	821,374 27	1,445,934 16	3,294,272 67				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	»	27,584 56	23,763 65	336,634 76	+ 62,886 55	325,096 42				
	Somme certificate	»	»	524,106 71	451,509 32	484,739 51	1,508,820 71	2,969,176 25				

Impresa CAROSIO Ing. EMANUELE.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	235,606 >	241,914 30	30,218 45	10,235 60	18,209 62	>	536,183 97	1870-71	93,453	216	433
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	102,599 12	189,468 76	50,996 79	25,156 41	3,930 10	>	372,151 18	1872	120,606	298	405
3	Opere d'arte e di consolidamento	265,942 57	410,297 62	275,184 88	93,010 60	201,335 65	17,163 09	1,262,934 41	1873	51,732	213	243
4	Lavori in galleria	130,392 87	75,178 71	>	5,408 05	23,591 33	>	234,570 96	1874	37,647	283	133
5	Stazioni e case di guardia	>	21,913 94	46,508 02	12,685 26	— 281 57	>	80,825 65	1875	>	>	>
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	>	99,693 20	— 1,337 13	>	98,456 07	1876	>	>	>
7	Lavori diversi ed imprevisti	48,356 40	105,245 95	60,492 82	85,372 76	75,114 63	449 53	375,032 09	Totale	303,458	1.010	300
	Importo lordo dei lavori . . .	782,896 96	1,044,019 28	463,400 96	331,561 88	320,662 63	17,612 62	2,960,154 33	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>Questo tronco di ferrovia ha la lunghezza di 6,167 60 metri e fu aperto all'esercizio il 5 settembre 1874.</p> <p>I lavori eseguiti nel 1876 si riferiscono alla sistemazione del passaggio a livello sulla piazza dell'Ucciardone in Palermo, che furono appaltati alla Impresa Alitto.</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 372,389 72 erogate nel 1875 e lire 981 15 spese nel 1876 per lavori diversi e provviste non comprese nell'appalto del tronco.</p>			
	Approvvigionamenti	227,789 64	— 164,978 21	457 45	— 54,367 77	— 8,901 11	>	>				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	1,010,686 60	879,041 07	463,858 41	277,194 11	311,761 52	17,612 62	2,960,154 33				
	Ribasso d'asta	124,011 24	107,858 34	56,915 43	+ 2,979 09	19,392 87	792 57	305,991 36				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	886,675 36	771,182 73	406,942 98	280,173 20	292,368 65	16,820 05	2,654,162 97				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	44,333 77	38,559 13	20,347 15	+ 44,615 69	7,309 21	>	65,933 57				
	Somme certificate	842,341 59	732,623 60	386,595 83	324,788 89	285,059 44	16,820 05	2,588,229 40				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Galleria di Lercara. — Sub-All. 22.

Impresa RISSO CARLO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	4,404 13	>	>	>	6,028 42	>	10,432 55	1870-71	68,861	294	234
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	158,632 20	20,561 56	2,650 >	112,730 36	52,418 12	— 25 65	346,966 59	1872	155,250	350	441
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	51,202 54	126,100 78	227,927 22	200,173 27	— 21,978 86	— 1,914 56	581,510 39	1873	84,197	308	273
4	Lavori in galleria.	159,959 66	788,960 48	432,108 23	1,652 64	— 18,593 76	>	1,364,087 25	1874	53,261	393	182
5	Stazioni e case di guardia	3,702 13	450 >	>	7,900 >	1,503 18	>	13,555 31	1875	>	>	>
6	Armamento della via e delle stazioni.	>	>	>	83,142 36	6,351 12	>	89,493 48	1876	>	>	>
7	Lavori diversi ed impre- visti.	3,159 71	6,808 87	1,749 03	4,609 82	56 34	53,717 82	70,101 59	Totale	361,572	1,245	290
	Importo lordo dei lavori . . .	381,060 37	942,881 69	664,434 48	410,208 45	25,784 56	51,777 61	2,476,147 16	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>La galleria suindicata coi suoi accessi misura la lunghezza di metri 1,979 58, e fu aperta all'esercizio il 15 settembre 1874.</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Le cifre del 1876 si riferiscono a differenze fra l'importo dei lavori contabilizzati a tutto il 1875 ed il risultato della liquidazione finale annessa all'ultimo certificato di pagamento a saldo.</p>			
	Approvvigionamenti	12,227 03	2,478 37	29,857 53	— 40,710 03	— 3,853 50	>	>				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	393,288 >	945,360 06	694,292 01	369,498 42	21,931 06	51,777 61	2,476,147 16				
	Ribasso d'asta	89,158 49	220,634 31	55,247 20	>	>	54 52	365,094 52				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	304,129 51	724,725 75	639,044 81	369,498 42	21,931 06	51,723 09	2,111,052 64				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	29,186 07	72,224 74	380 69	+ 30,385 33	+ 58,068 94	+ 13,337 23	>				
	Somme certificate	274,943 44	652,501 01	638,664 12	399,883 75	80,000 >	65,060 32	2,111,052 64				

Impresa PARISI SAVERIO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		ANNO	Numero delle giornate di opera	Giorni di lavoro	Media Generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	159,550 67	98,863 03	19,989 56	20,559 40	>	298,962 66	1870-71	11,556	44	263
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	86,645 10	209,325 09	181,565 68	73,805 76	177,890 71	2,714 67	731,947 01	1872	136,727	302	453
3	Opere d'arte e di consolidamento	517 11	336,477 77	615,133 19	545,580 59	940,515 91	150,456 01	2,588,680 58	1873	172,912	295	586
4	Lavori in galleria	>	>	>	>	>	>	>	1874	141,811	275	516
5	Stazioni e case di guardia	>	4,384 47	63,642 97	186,713 82	79,387 62	24,657 19	358,786 07	1875	200,604	300	669
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	40,306 >	408,560 24	241,205 46	66,332 15	756,403 85	1876	44,751	361	124
7	Lavori diversi ed imprevisti	>	5,465 94	50,859 15	64,045 99	38,933 41	25,734 28	133,570 21	Totale	708,361	1,577	440
	Importo lordo dei lavori	87,162 21	715,203 94	1,050,370 02	1,298,695 96	1,498,492 51	218,425 74	4,868,350 38	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>Questo tronco di ferrovia misura la lunghezza di metri 17,475. Una parte di esso (metri 9,970) fu aperta all'esercizio il 15 settembre 1874, ed il restante (metri 7,505) lo fu in data del 30 settembre 1875.</p> <p>Fra le opere eseguite nel 1876 sono comprese quelle di consolidamento della Frana di Sant'Agata appaltate all'Impresa Salmoni il cui importo alla fine del predetto anno rilevava a lire 23,737 04.</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 15,041 94 erogate nel 1875 e lire 8648 48 spese nel 1876 per lavori diversi e provviste non comprese nell'appalto del tronco.</p>			
	Approvvigionamenti	7,424 07	84,213 13	15,909 94	227,220 81	249,942 54	83,581 13	1,244 28				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti	94,586 28	799,417 07	1,066,279 96	1,525,916 77	1,248,549 97	134,844 61	4,869,594 66				
	Ribasso d'asta	14,608 85	123,469 97	164,686 94	235,677 84	69,183 >	2,585 83	610,212 43				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti	79,977 43	675,947 10	901,593 02	1,290,238 93	1,179,366 97	132,258 78	4,259,382 23				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	15,296 38	108,151 55	+ 21,496 88	52,519 80	+ 105,683 74	+ 33,605 11	15,182 >				
	Somme certificate	64,681 05	567,795 55	923,089 90	1,237,719 13	1,285,050 71	165,863 89	4,244,200 23				

Segue Allegato N° 1.

Tronco San Pietro-Campofranco. — Sub-All. 24.

Impresa PARISI SAVERIO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate							Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	19,474 56	158,713 44	6,879 60	17,348 40	»	202,416 »	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	239,840 27	415,324 52	354,891 35	286,015 11	312,737 13	1,608,808 38	1872	81,416	241	338
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	195,715 04	454,971 47	416,860 69	972,447 98	903,857 54	2,943,852 72	1873	129,454	287	451
4	Lavori in galleria	»	»	»	»	»	»	»	1874	93,820	290	324
5	Stazioni e case di guardia	»	457 60	13,277 26	13,160 04	38,612 35	171,879 62	237,386 87	1875	102,180	312	328
6	Armamento della via e delle stazioni.	»	»	»	»	18,685 »	430,442 »	449,127 »	1876	239,044	322	742
7	Lavori diversi ed impre- visti	»	5,000 »	46,129 27	16,122 60	11,170 94	38,262 68	116,685 49	Totale	647,914	1,453	444
	Importo lordo dei lavori. . .	»	460,487 47	1,088,415 96	807,914 28	1,344,279 78	1,857,178 97	5,558,276 46	Annotazioni — La lunghezza del suindicato tronco di ferrovia è di me- tri 11,022 99 e fu aperto all'esercizio il 16 dicem- bre 1876.			
	Approvvigionamenti	»	61,761 54	56,681 85	333,248 77	39,081 26	364,399 38	48,211 52				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	522,249 01	1,145,097 81	1,141,163 05	1,305,198 52	1,492,779 59	5,606,487 98				
	Ribasso d'asta	»	89,754 24	196,797 65	196,121 42	163,742 64	119,422 37	765,838 32				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	432,494 77	948,300 16	945,041 63	1,141,455 88	1,373,357 22	4,840,649 66				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	71,699 17	13,648 53	38,758 49	77,058 87	47,047 32	»				
	Somme certificate	»	360,795 60	934,651 63	906,283 14	1,218,514 75	1,420,404 54	4,840,649 66				

Impresa PETIT Ing. ENRICO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media Generale Giornaliera
1	Espropriazioni	>	>	158,089 76	11,823 28	7,356 44	83 44	177,352 92	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	125,346 15	272,123 75	314,674 45	232,517 77	126,943 94	1,071,606 06	1872	52,884	175	302
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	>	99,259 73	653,026 67	530,812 30	773,566 99	520,936 05	2,577,601 74	1873	174,690	329	531
4	Lavori in galleria	>	3,877 20	100,613 70	57,754 64	4,952 65	>	167,198 19	1874	147,445	299	493
5	Stazioni e case di guardia	>	13,975 47	30,265 58	72,754 06	98,587 09	59,722 05	275,304 25	1875	125,324	304	412
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	>	272,725 44	322,952 99	38,993 67	634,672 10	1876	105,036	305	344
7	Lavori diversi ed impre- visti	>	3,118 58	23,131 52	70,014 59	244,714 23	73,533 22	414,512 14	Totale	605,379	1,412	429
	Importo lordo dei lavori . . .	>	245,577 13	1,237,250 98	1,330,558 76	1,634,648 16	820,212 37	5,318,247 40	<p align="center">Annotazioni</p> <p>—</p> <p>Il tronco di ferrovia sudin- cato misura la lunghezza di metri 16,736 20, e fu ap- erto all'esercizio nelle seguenti epoche:</p> <p>a) Primo tratto, da Cal- dare a Comitini (metri 6,173 86), il 1° novembre 1874.</p> <p>b) Secondo tratto, da Co- mitini a Passofonduto (metri 7,137 02), il 30 set- tembre 1875.</p> <p>c) Terzo tratto, da Pas- sofonduto a Campofranco (metri 3,475 32), il 16 di- cembre 1876.</p> <p>—</p> <p>Fra i lavori contabilizzati nel 1876 sono compresi anche quelli eseguiti dal- l'Impresa Medici pel com- pletamento del tronco e per le opere di difesa al Ponte sul Platani per un importo di lire 602,061 72.</p> <p>—</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 9,684 79 erogate nel 1875 per spese diverse fatte in economia.</p>			
	Approvvigionamenti	>	72,161 63	231,118 19	37,466 29	181,205 34	32,933 14	242,473 91				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	317,738 76	1,518,369 17	1,368,025 05	1,503,442 82	853,145 51	5,560,721 31				
	Ribasso d'asta	>	19,540 93	93,379 71	84,193 54	13,644 82	53,055 48	263,754 48				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	298,197 83	1,424,989 46	1,283,891 51	1,489,798 >	800,090 03	5,296,966 83				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	20,391 87	85,499 36	73,652 61	+ 101,844 38	118,300 03	195,999 49				
	Somme certificate	>	277,805 96	1,339,490 10	1,210,238 90	1,591,642 38	681,790 >	5,100,967 34				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Caldare-Girgenti. — Sub-All. 26.

Impresa PETIT Ing. ENRICO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	18,987 64	12,841 92	7,277 48	195 16	>	39,302 20	1870-71	5,641	44	128
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	33,559 13	162,764 29	105,692 66	93,574 96	20,186 40	>	415,777 44	1872	87,734	330	266
3	Opere d'arte e di consolidamento	206 68	181,967 46	155,388 69	682,932 48	41,068 29		1,061,563 60	1873	116,836	264	443
4	Lavori in galleria	238 14	242,226 11	393,038 50	216,704 02	3,588 22	>	855,794 99	1874	111,797	288	388
5	Stazioni e case di guardia	>	4,478 83	18,421 93	68,202 46	17,235 70	>	108,338 92	1875	2,271	17	131
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	83,656 81	301,447 68	19,864 23	>	404,968 72	1876	>	>	>
7	Lavori diversi ed impre- visti	1,059 08	5,731 22	31,939 84	40,561 33	20,625 57	>	99,917 04	Totale	324,279	943	344
	Importo lordo dei lavori . . .	35,063 03	616,155 55	800,980 35	1,410,700 41	122,763 57	>	2,985,662 91	Annotazioni — Questo tronco trovasi aperto all'esercizio fino dal 1° novembre 1874 e la sua lunghezza è di metri 9,374 64.			
	Approvvigionamenti	4,164 28	7,989 81	150,372 25	109,297 77	19,285 17	>	33,943 40				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	39,227 31	624,145 36	951,352 60	1,301,402 64	103,478 40	>	3,019,606 31				
	Ribasso d'asta	9,056 80	144,102 68	219,648 29	118,926 98	3,104 35	>	494,839 10				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	30,170 51	480,042 68	731,704 31	1,182,475 66	100,374 05	>	2,524,767 21				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	3,288 58	29,824 21	43,902 25	+ 70,265 92	6,022 44	>	12,771 56				
	Somme certificate	26,881 93	450,218 47	687,802 06	1,252,741 58	94,351 61	>	2,511,995 65				

Impresa VITALI-CHARLES-PICARD E COMP.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	95,174 88	92,931 31	14,066 32	11,478 24	»	»	213,650 75	1870-71	241,031	339	711
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	390,340 15	228,660 87	100,493 77	1,576 09	»	»	721,070 88	1872	239,832	348	689
3	Opere d'arte e di conso- lidamento.	606,008 08	906,751 28	300,368 76	15,084 43	»	»	1,828,212 55	1873	88,643	234	312
4	Lavori in galleria	1,247,930 12	87,334 94	600 75	1,717 73	»	»	1,337,583 54	1874	36,724	339	108
5	Stazioni e case di guardia	40,675 54	183,134 19	148,189 72	12,740 77	»	»	384,740 22	1875	»	»	»
6	Armamento della via e delle stazioni	»	90,729 76	300,611 70	14,872 33	»	»	406,212 79	1876	»	»	»
7	Lavori diversi ed impre- visti	13,454 95	17,910 72	14,515 11	3,228 88	»	»	49,109 66	Totale	606,230	1,310	463
	Importo lordo dei lavori. . .	2,393,583 72	1,607,452 07	878,846 13	60,698 47	»	»	4,940,580 39	Annotazioni —			
	Approvvigionamenti	374,225 30	52,393 22	187,168 45	6,704 10	8,778 53	»	119,176 »				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	2,767,809 02	1,555,053 85	691,677 68	53,994 37	8,778 53	»	5,059,756 39	Il suddetto tronco di ferrovia fu aperto all'esercizio il 1° novembre 1874. — La sua lunghezza è di metri 10,093 37.			
	Ribasso d'asta	»	»	»	»	»	»	»	—			
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	2,767,809 02	1,555,053 85	691,677 68	53,994 37	8,778 53	»	5,059,756 39	Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano: pel 1874 . . . L. 298,036 07 pel 1875 . . . » 33,574 54 pel 1876 . . . » 15,534 46 ed in Totale L. 347,145 07			
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	119,679 19	80,372 60	43,942 31	3,034 92	+ 157,239 84	»	89,789 18	erogate per lavori diversi e provviste fatte in econo- mia.			
	Somme certificate	2,648,129 83	1,474,681 25	647,735 37	50,959 45	148,461 31	»	4,969,967 21				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Campofranco-Serradifalco. — Sub-All. 28.

Impresa PARISI SAVERIO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	»	»	»	»	»	»	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	»	»	»	180,196 11	5,678 08	185,874 19	1872	»	»	»
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	»	»	»	58,042 39	»	58,042 39	1873	»	»	»
4	Lavori in galleria	»	»	»	»	»	»	»	1874	»	»	»
5	Stazioni e case di guardia	»	»	»	»	2,973 76	»	2,973 76	1875	47,157	295	160
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	2,700 »	— 2,700 »	»	1876	809	51	16
7	Lavori diversi ed impre- visti	»	»	»	»	2,722 20	»	2,722 20	Totale	47,966	346	139
	Importo lordo dei lavori . .	»	»	»	»	246,634 46	2,978 08	249,612 54	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Il suddetto tronco di ferrovia misura la lunghezza di metri 20,512.</p> <p>I lavori di questo appalto trovansi sospesi fino dal- l'aprile 1876, non essendo ancora decisa la questione se i lavori medesimi dob- bano o no essere conti- nuati, ed in conseguenza se debba o meno essere abbandonata la linea Campofranco-Montedoro- Serradifalco per seguire altro tracciato.</p>			
	Approvvigionamenti	»	»	»	»	72,440 29	264,809 86	337,250 15				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	»	»	319,074 75	267,787 94	586,862 69				
	Ribasso d'asta	»	»	»	»	59,510 14	49,437 01	108,947 15				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	»	»	»	259,564 61	218,350 93	477,915 54				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	»	»	»	44,030 34	34,500 59	78,530 93				
	Somme certificate	»	»	»	»	215,534 27	183,850 34	399,384 61				

Impresa TREWHELLA ROBERTO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						complessivamente a tutto il 1876	Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876		Anno	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	64,817 70	39,282 30	13,350 >	24,087 30	21,242 70	4,680 >	167,460 >	1870-71	23,160	90	313
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	96,075 10	900,684 14	923,581 96	400,285 40	307,270 60	165,617 60	2,853,514 80	1872	319,598	340	1,028
3	Opere d'arte e di consolidamento	12,386 62	821,058 86	488,412 08	860,429 85	1,497,998 85	711,019 45	4,391,305 71	1873	362,671	324	1,119
4	Lavori in galleria	>	208,227 33	503,562 67	605,123 45	991,011 51	258,870 70	2,566,800 66	1871	287,070	291	976
5	Stazioni e case di guardia	>	47,768 50	99,888 31	24,902 56	3,550 25	27,063 92	203,173 54	1875	432,113	319	1,355
6	Armamento della via e delle stazioni	>	2,100 >	113,246 >	475,080 60	248,164 27	78,484 09	917,074 96	1876	174,485	317	550
7	Lavori diversi ed imprevisti ed indennità	>	3,094 41	26,660 96	28,528 44	75,423 48	23,460 13	157,167 42	Totale	1,634,100	1,084	970
	Importo lordo dei lavori	173,279 42	2,082,215 54	2,168,701 98	2,418,442 60	3,144,661 66	1,269,195 89	11,256,497 09	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>Questo tronco, esclusa la galleria della Misericordia, è lungo metri 19,487 75 e fu aperto all'esercizio il 1° febbraio 1876.</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 19,407 29 erogate nel 1876 per spese diverse fatte in economia.</p>			
	Approvvigionamenti	68,978 36	70,667 07	148,944 30	196,542 52	214,269 97	80,177 33	90,684 75				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti	242,257 78	2,152,882 61	2,317,646 28	2,514,984 92	2,930,591 29	1,189,018 56	11,347,181 84				
	Ribasso d'asta	4,360 64	38,751 89	41,635 40	47,646 96	29,329 15	29,383 96	191,158 >				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti	237,897 14	2,114,130 72	2,275,960 88	2,467,337 96	2,901,062 54	1,159,634 60	11,156,023 84				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	14,154 88	115,612 68	128,722 71	+ 126,861 13	+ 23,981 68	69,470 34	177,117 80				
	Somme certificate	223,742 26	1,998,518 04	2,147,238 17	2,594,199 09	2,925,044 22	1,090,164 26	10,978,906 04				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Galleria della Misericordia. — Sub-All. 30.

Impresa CAROSIO Proc. TREWHELLA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	7,467 >	2,833 50	>	1,054 20	4,473 90	>	15,828 60	1870-71	25,755	91	83
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	62,588 18	54,540 18	18,837 54	12,438 40	31,494 62	34,644 96	214,543 88	1872	110,245	355	409
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	>	105,042 55	91,264 90	37,808 20	267,746 02	293,507 20	795,368 87	1873	124,574	316	360
4	Lavori in galleria	98,798 79	611,197 76	777,752 80	11,845 57	— 5,177 50	1,100 >	1,495,517 42	1871	20,217	160	126
5	Stazioni e case di guardia	>	4,161 23	2,700 >	2,238 77	>	1,900 >	11,000 >	1875	53,019	310	166
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	>	>	>	>	>	1876	48,226	310	151
7	Lavori diversi ed impre- visti	>	>	>	1,626 30	37,438 80	4,345 55	43,410 65	Totale	421,036	1,600	263
	Importo lordo dei lavori . . .	168,853 97	777,775 22	890,555 24	67,011 44	335,975 84	335,497 71	2,575,669 42	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p>—</p> <p>Questa galleria, inclusa nel tronco precedente, misura la lunghezza di metri 2,567, ivi compresi i tratti d'accesso; fu aperta all'esercizio il 1° febbraio 1876.</p> <p>—</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 4579 24 erogate nel 1876 per spese diverse fatte in economia.</p>			
	Approvvigionamenti	27,392 40	9,989 48	— 30,482 03	— 2,995 65	13,667 70	— 2,312 55	15,259 35				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	196,246 37	787,764 70	860,073 21	64,015 79	349,643 54	333,185 16	2,590,928 77				
	Ribasso d'asta	8,144 22	32,692 24	35,693 04	2,656 65	163 69	>	79,349 84				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	188,102 15	755,072 46	824,380 17	61,359 14	349,479 85	333,185 16	2,511,578 93				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	12,312 32	46,699 11	41,219 01	3,067 96	+ 88,660 74	31,854 21	46,491 87				
	Somme certificate	175,739 83	708,373 35	783,161 16	58,291 18	488,140 59	301,330 95	2,465,087 06				

Impresa CAROSIO Ing. EMANUELE.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media Generale Giornaliera
1	Espropriazioni	»	66,432 25	1,635 »	»	»	»	68,067 25	1870-71	922	18	51
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	626,375 90	365,267 70	205,549 20	241,905 80	156,485 59	1,595,584 19	1872	182,860	356	514
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	354,754 28	158,295 30	157,108 30	359,874 63	304,588 98	1,334,621 49	1873	178,575	365	489
4	Lavori in galleria	»	62,520 84	515,073 25	409,108 47	539,050 68	161,511 96	1,687,265 20	1874	142,933	365	392
5	Stazioni e case di guardia	»	45,440 07	34,770 61	14,471 90	7,001 50	40,290 32	141,974 40	1875	187,444	365	514
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	184,824 79	505,443 36	690,268 15	1876	133,462	366	365
7	Lavori diversi ed impre- visti	»	»	»	»	4,015 49	21,017 92	25,033 41	Totale	826,196	1,835	450
	Importo lordo dei lavori . . .	»	1,155,523 34	1,075,041 86	786,237 87	1,336,672 89	1,189,338 13	5,542,814 09	Annotazioni -			
	Approvvigionamenti	»	123,527 21	57,302 43	79,643 62	428,433 07	527,527 31	46,774 16				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	1,279,050 55	1,017,739 43	865,881 49	1,765,105 96	661,810 82	5,589,588 25	Il suindicato tronco di fer- rovia misura la lunghezza di metri 15,199 05, e fu aperto all'esercizio il 1° marzo 1876.			
	Ribasso d'asta	»	182,264 70	145,027 87	123,338 11	205,220 42	25,908 27	681,809 37				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	1,096,785 85	872,711 56	742,493 38	1,559,885 54	635,902 55	4,907,778 88	Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 4658 54 erogate nel 1876 per spese diverse fatte in economia.			
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	175 485 73	+ 64,042 66	42,226 21	+ 4,591 02	+ 63,017 58	86,060 68				
	Somme certificate	»	921,300 12	986,754 22	700,267 17	1,564,476 56	698,920 13	4,821,718 20				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Santa Caterina-San Cataldo. — Sub-All. 32.

Impresa VITA FILIPPO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	79,084 >	0 29	10,869 53	>	3,256 >	93,209 82	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	427,177 50	426,720 26	389,496 50	496,709 20	251,649 37	1,991,752 83	1872	189,476	286	663
3	Opere d'arte e di conso- lidamento.	>	266,991 12	201,206 97	287,753 86	418,792 98	657,421 67	1,832,166 60	1873	301,974	365	827
4	Lavori in galleria	>	270,923 28	1,043,045 10	746,612 53	838,770 10	755,642 75	3,654,993 76	1874	245,617	365	673
5	Stazioni e case di guardia	>	24,468 58	48,768 95	16,476 93	114,635 84	87,257 >	291,607 33	1875	232,651	365	774
6	Armamento della via e delle stazioni.	>	>	>	>	281,568 35	134,577 95	416,146 30	1876	236,941	366	784
7	Lavori diversi ed impre- visti	>	>	798 12	>	7,257 96	8,444 17	16,500 25	Totale	1,306,659	1,047	1,248
	Importo lordo dei lavori. . .	>	1,068,644 48	1,720,539 72	1,451,209 35	2,157,734 43	1,898,248 91	8,296,376 89	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>Questo tronco di ferrovia misura la lunghezza di metri 13,071 15. Una parte di esso, cioè da Caltamisetta a San Cataldo (metri 7,071 15), venne aperta all'esercizio il 24 settembre 1876.</p>			
	Approvvigionamenti	>	85,052 85	91,249 37	33,912 66	38,954 55	121,043 77	292,304 10				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	1,153,697 33	1,811,789 09	1,485,122 01	2,118,779 88	2,019,292 68	8,588,680 99				
	Ribasso d'asta	>	95,180 03	149,406 75	122,522 57	174,721 89	98,718 22	640,549 46				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	1,058,517 30	1,662,382 34	1,362,599 44	1,944,057 99	1,920,574 46	7,948,131 53				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	169,362 76	+ 8,635 71	81,438 96	106,458 50	+ 256,777 66	91,846 85				
	Somme certificate	>	889,154 54	1,671,018 05	1,281,160 48	1,837,599 49	2,177,352 12	7,856,284 68				

Impresa BIANCHI Ing. EMILIO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	»	40,200 »	35,100 »	31,104 »	2,511 »	13,447 50	122,362 50	1870-71	»	»	»
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	»	351,918 60	616,210 65	456,868 65	546,899 70	440,533 69	2,412,431 29	1872	94,710	203	467
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	»	137,824 25	208,532 19	195,030 09	453,113 78	844,189 24	1,778,689 55	1873	175,726	364	482
4	Lavori in galleria	»	»	239,339 »	97,252 70	12,504 35	3,975 90	353,071 95	1874	142,856	354	404
5	Stazioni e case di guardia	»	8,724 30	51,328 32	35,272 28	30,920 96	38,652 12	164,897 98	1875	182,819	341	536
6	Armamento della via e delle stazioni	»	»	»	»	589,665 25	256,189 70	845,854 95	1876	314,645	331	650
7	Lavori diversi ed impre- visti	»	»	4,514 70	17,147 16	64,302 69	14,871 79	100,836 34	Totale	910,776	1,593	572
	Importo lordo dei lavori . . .	»	538,667 15	1,155,024 86	772,674 88	1,699,917 73	1,611,859 94	5,778,144 56	<p align="center">Annotazioni</p> <p align="center">—</p> <p>Il suindicato tronco di fer- roviamisura la lunghezza di metri 22,265 91 e fu a- perto all'esercizio il 24 settembre 1876.</p> <p align="center">—</p> <p>Nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate non figurano lire 7021 25 erogate nel 1876 per spese diverse fatte in economia.</p>			
	Approvvigionamenti	»	98,476 58	362,322 77	299,224 80	553,628 35	147,024 34	59,371 46				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	637,143 73	1,517,347 63	1,071,899 68	1,146,289 38	1,464,835 60	5,837,516 02				
	Ribasso d'asta	»	81,872 97	194,979 17	137,735 62	146,705 16	75,502 67	636,795 59				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	»	555,270 76	1,322,368 46	934,164 06	999,584 22	1,389,332 93	5,200,720 43				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	»	88,843 33	23,815 02	56,048 22	59,698 15	+ 115,696 28	112,708 44				
	Somme certificate	»	466,427 43	1,298,553 44	878,115 84	939,886 07	1,505,029 21	5,088,011 99				

Segue Allegato N° 1.

Tronco Canicatti-Favarotta. — Sub-All. 34.

Impresa BIANCHI Ing. EMILIO.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	>	58,625 50	19,970 26	14,070 49	55 42	92,721 67	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	25,335 >	676,163 60	524,367 65	336,011 75	312,272 50	1,874,150 50	1872	3,141	31	101
3	Opere d'arte e di consoli- damento	>	>	198,268 10	250,839 10	382,221 95	1,059,619 09	1,890,948 24	1873	143,182	299	479
4	Lavori in galleria	>	>	59,468 20	122,307 71	156,518 89	782,129 15	1,120,423 95	1874	125,946	303	416
5	Stazioni e case di guardia	>	>	5,927 51	35,172 37	32,730 56	52,500 17	126,330 61	1875	136,585	320	427
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	>	>	>	574,031 50	574,031 50	1876	317,490	343	926
7	Lavori diversi ed impre- visti	>	>	>	11,663 09	30,469 76	23,974 11	66,106 96	Totale	726,344	1,296	560
	Importo lordo dei lavori . . .	>	25,335 >	998,452 91	964,320 18	952,023 40	2,804,581 94	5,744,713 43	<p style="text-align: center;">Annotazioni</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>La lunghezza del tronco suindicato di ferrovia è di metri 26,591 23. Una prima parte di esso, cioè da Canicatti a Cam- pobello (metri 16,421), venne aperta all'esercizio il 24 settembre 1876.</p>			
	Approvvigionamenti	>	4,110 08	87,453 15	318,074 39	215,303 11	— 345,532 23	279,408 50				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	29,445 08	1,085,906 06	1,282,394 57	1,167,326 51	2,459,049 71	6,024,121 93				
	Ribasso d'asta	>	3,612 91	133,240 67	157,349 82	143,230 96	243,795 17	681,229 53				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	25,832 17	952,665 39	1,125,044 75	1,024,095 55	2,215,254 54	5,342,892 40				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	1,549 93	57,159 93	67,502 67	61,445 74	7,306 54	194,964 81				
	Somme certificate	>	24,282 24	895,505 46	1,057,542 08	962,649 81	2,207,948 >	5,147,927 59				

Impresa CAROSIO Ing. EMANUELE.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	>	>	35,501 20	7,683 40	>	>	43,184 60	1870-71	>	>	>
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	>	48,421 96	173,485 >	82,466 34	82,048 49	100,644 42	487,066 21	1872	7,719	43	180
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	>	>	96,094 52	83,679 28	179,209 72	185,150 01	544,133 53	1873	111,645	321	348
4	Lavori in galleria	>	>	189,687 88	389,669 59	727,741 41	676,823 98	1,933,922 86	1874	133,647	337	396
5	Stazioni e case di guardia	>	>	5,143 68	2,595 22	21,790 93	36,891 56	66,421 39	1875	189,130	346	547
6	Armamento della via e delle stazioni	>	>	>	>	>	>	>	1876	237,350	352	674
7	Lavori diversi ed impre- visti	>	>	1,253 49	>	>	14,649 57	15,903 06	Totale	679,491	1,399	486
	Importo lordo dei lavori . . .	>	48,421 96	501,165 77	566,093 83	1,010,790 55	1,014,159 54	3,140,631 65	Annotazioni — La lunghezza di questo tronco di ferrovia è di metri 18,820 84.			
	Approvvigionamenti	>	13,429 11	181,497 14	96,136 47	19,559 08	511,599 79	822,221 59				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	61,851 07	682,662 91	662,230 30	1,030,349 63	1,525,759 33	3,962,853 24				
	Ribasso d'asta	>	4,082 17	45,008 81	43,707 20	68,003 08	100,700 11	261,501 37				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	>	57,768 90	637,654 10	618,523 10	962,346 55	1,425,059 22	3,701,351 87				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	>	9,243 02	101,910 87	86,897 59	+ 63,634 70	85,503 56	219,900 34				
	Somme certificate	>	48,525 88	535,743 23	531,625 51	1,026,001 25	1,339,555 66	3,481,451 53				

Segue Allegato N° 1.

Sub-All. 36.

RIASSUNTO PER LA RETE DI CALABRIA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	10,721 05	681,989 50	556,230 26	433,651 43	154,590 40	192,293 05	2,029,475 69	1870-71	166,377	93	1,796
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradiale (escluse le gal- lerie)	106,392 40	1,656,750 06	2,665,852 42	3,040,946 88	1,977,241 34	2,074,749 05	11,521,932 15	1872	1,554,856	261	5,884
3	Opere d'arte e di conso- lidamento	72,147 90	1,214,876 80	3,804,826 85	6,571,069 45	7,003,486 60	5,137,431 32	23,804,138 92	1873	2,960,157	300	9,862
4	Lavori in galleria	380,345 87	1,322,341 79	2,777,764 33	4,854,334 09	4,307,978 68	3,479,387 60	17,122,152 36	1874	3,850,345	301	12,605
5	Stazioni e case di guardia	15,442 10	418,160 69	754,692 57	1,003,934 93	691,741 60	666,651 85	3,550,623 74	1875	2,975,225	287	10,376
6	Armamento della via e delle stazioni.	»	1,440 »	1,970,721 92	2,596,778 06	4,913,181 07	1,568,761 31	11,050,882 36	1876	2,182,378	260	9,557
7	Lavori diversi ed impre- visti ed indennità	8,929 70	368,470 25	2,148,146 96	4,185,477 41	2,671,902 10	1,682,003 76	11,064,930 18	Totale	13,988,638	»	»
8	Armamento dei tronchi da Romagnano a Gras- sano	»	»	»	»	»	647,397 52	647,397 52	Medie generali	»	1,177	11,906
9	Spese per lavori diversi e provviste non com- prese negli appalti	»	122,318 30	8,750 »	»	85,448 62	119,415 28	335,932 20				
	Importo lordo dei lavori . . .	594,279 02	5,786,347 39	14,686,985 31	22,686,192 25	21,805,570 41	15,568,090 74	81,127,465 12	Annotazioni			
	Approvvigionamenti	139,774 37	1,227,449 10	1,962,803 52	1,522,172 31	- 572,890 49	- 744,470 34	3,534,838 47	La rete di Calabria misura la complessiva lunghezza di metri 419,333 03 e di questi alla fine del 1876 se ne trovano in esercizio metri 274,218 20.			
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	734,053 39	7,013,796 49	16,649,788 83	24,208,364 56	21,232,679 92	14,823,620 40	84,662,303 59	In questo riassunto fu compreso nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate: a) L'importo dei lavori diversi e delle provviste (complessivamente come contro di lire 216,516 92) non compresi nei singoli appalti dei tronchi costituenti la rete suddetta. b) L'importo dei ferri di armamento (come contro di lire 647,397 52) per i tronchi da Romagnano a Grassano, la cui provvista non fu compresa negli appalti dei tronchi medesimi.			
	Ribasso d'asta	13,313 05	752,379 24	2,188,244 74	2,912,432 54	2,486,939 22	1,428,423 93	9,781,732 72				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	720,740 34	6,261,417 25	14,461,544 09	21,295,932 02	18,745,740 70	13,395,196 47	74,880,570 87				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	114,273 54	434,713 21	847,749 78	1,226,911 47	1,253,116 89	57,818 56	3,934,583 45				
	Somme certificate	606,466 80	5,826,704 04	13,613,794 31	20,069,020 55	17,492,623 81	13,337,377 91	70,945,987 42				

RIASSUNTO PER LA RETE DI SICILIA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate							Operai impiegati sui lavori			
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessiva- mente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	407,469 71	760,690 53	617,004 91	162,452 45	111,995 53	21,522 36	2,081,135 49	1870-71	475,379	197	2,416
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gal- lerie)	930,438 98	3,670,420 27	4,329,113 88	2,047,881 52	2,995,494 48	1,909,896 30	16,883,245 43	1872	1,851,198	296	6,259
3	Opere d'arte e di conso- lidamento.	936,263 60	3,942,240 74	4,124,074 94	4,297,103 04	6,523,956 28	5,645,993 77	25,469,632 37	1873	2,216,831	319	6,943
4	Lavori in galleria	1,637,319 58	2,350,446 65	4,254,290 08	2,665,162 10	3,273,957 88	2,640,054 44	16,821,230 73	1874	1,722,794	312	5,527
5	Stazioni e case di guardia	44,377 67	359,357 18	568,832 89	505,286 44	448,648 17	540,813 95	2,467,316 30	1875	1,911,207	322	6,022
6	Armamento della via e delle stazioni.	>	92,828 76	537,820 51	1,655,521 85	1,914,744 33	2,081,794 42	6,282,709 87	1876	1,902,239	338	5,626
7	Lavori diversi ed impre- visti ed indennità . . .	66,030 14	152,375 69	262,044 01	342,920 96	612,245 50	250,992 21	1,686,608 51	Totale	10,109,741	>	>
8	Spese per lavori diversi e provviste non com- prese negli appalti . .	>	196,871 01	>	298,036 07	430,690 99	60,830 41	986,428 48	Medie generali	>		1,305 7,407
	Importo lordo dei lavori . . .	4,021,899 68	11,525,230 83	14,693,181 22	12,974,364 43	16,311,733 16	13,151,897 86	72,678,307 18	Annotazioni La rete di Sicilia misura la complessiva lunghezza di metri 220,414,36 e di questi alla fine del 1876 se ne trovano in esercizio metri 155,911 24. In questo riassunto fu compreso nello ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate l'importo dei lavori diversi e delle provviste (complessivamente come contro di lire 986,428 48) non compresi nei singoli appalti dei tronchi costituenti la rete suddetta.			
	Approvvigionamenti	722,201 68	416,480 43	1,130,911 03	1,307,394 81	— 568,497 07	— 620,167 71	2,388,323 17				
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	4,744,101 36	11,941,711 26	15,824,092 25	14,281,759 24	15,743,236 09	12,531,730 15	75,066,630 35				
	Ribasso d'asta	249,340 24	>	1,531,716 93	1,266,887 62	1,095,952 17	799,356 18	6,087,070 52				
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	4,494,761 12	10,797,893 88	14,292,375 32	13,014,871 62	14,647,283 92	11,732,373 97	68,979,559 83				
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e di- verse	238,251 19	1,208,019 83	466,372 58	233,019 36	+ 395,819 53	+ 182,545 91	1,387,297 52				
	Somme certificate	4,256,509 93	9,769,874 05	13,826,002 74	12,781,852 26	15,043,103 45	11,914,919 88	67,592,262 31				

RIASSUNTO PER LA RETE CALABRO-SICULA.

Numero d'ordine	CATEGORIE DI LAVORO	Ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate						Operai impiegati sui lavori				
		nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	complessivamente a tutto il 1876	ANNO	Numero delle giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
1	Espropriazioni	418,190 76	1,442,680 03	1,173,235 17	596,103 88	266,585 93	213,815 41	4,110,611 18	1870-71	611,756	152	4,212
2	Movimenti di terra per la formazione del corpo stradale (escluse le gallerie)	1,036,831 38	5,327,170 33	6,994,966 30	6,088,828 40	4,972,735 82	3,984,645 35	28,405,177 58	1872	3,406,051	280	12,143
3	Opere d'arte e di consolidamento	1,008,711 50	5,157,117 54	7,928,901 79	10,868,172 49	13,527,442 88	10,783,425 09	49,273,771 29	1873	5,177,291	308	16,806
4	Lavori in galleria	2,017,665 45	3,672,788 44	7,032,054 41	7,519,496 19	7,581,936 56	6,119,442 04	33,943,383 09	1874	5,582,139	306	18,222
5	Stazioni e case di guardia	59,819 77	777,517 87	1,323,252 46	1,509,221 37	1,140,389 77	1,207,465 80	6,017,940 04	1875	4,916,522	300	16,398
6	Armamento della via e delle stazioni.	»	94,268 76	2,508,542 43	4,252,299 91	6,827,925 40	3,650,555 73	17,333,592 23	1876	4,384,617	2-9	15,184
7	Lavori diversi ed impre- visti ed indennità	74,959 84	520,845 94	2,410,190 97	4,528,398 37	3,284,147 60	1,932,995 97	12,751,538 69	Totale	24,105,379	»	»
8	Armamento dei tronchi da Romagnano a Grasso	»	»	»	»	»	647,397 52	647,397 52	Medie generali	»	1,219	19,308
9	Spese per lavori diversi e provviste non comprese negli appalti.	»	319,189 31	8,750 »	298,036 07	516,139 61	180,245 69	1,322,360 68				
	Importo lordo dei lavori . . .	4,616,178 70	17,311,578 22	29,380,166 53	35,660,556 68	38,117,303 57	28,719,988 60	153,805,772 30	Annotazioni			
	Approvvigionamenti	861,976 05	1,643,929 53	3,093,714 55	2,829,567 12	1,141,387 56	1,364,638 05	5,923,161 64	Le due reti di Calabria e di Sicilia misurano in complesso metri 639,717 39 e di questi alla fine del 1876 se ne trovano in esercizio metri 430,159 50.			
	Importo lordo dei lavori e degli approvvigionamenti .	5,478,154 75	18,955,507 75	32,473,881 08	38,490,123 80	36,975,916 01	27,355,350 55	159,728,933 94	In questo riassunto fu compreso nell'ammontare dei lavori eseguiti e delle somme certificate:			
	Ribasso d'asta	262,653 29	1,896,196 62	3,719,961 67	4,179,320 16	3,582,891 39	2,227,780 11	15,868,803 24	a) L'importo dei lavori diversi e delle provviste (complessivamente come contro di lire 1,322,360 68) non compresi nei singoli appalti dei tronchi costituenti le reti suddette.			
	Importo netto dei lavori e degli approvvigionamenti .	5,215,501 46	17,059,311 13	28,753,919 41	34,310,803 64	33,393,024 62	25,127,570 44	143,860,130 70	b) L'importo dei ferri di armamento (come contro di lire 647,397 52) per tronchi da Romagnano a Grasso, la cui provvista non fu compresa negli appalti dei tronchi medesimi.			
	Ritenute di guarentigia, per soccorso agli operai e diverse	352,524 73	1,462,733 04	1,314,122 36	1,459,930 83	857,297 36	+ 124,727 35	5,321,880 97				
	Somme certificate	4,862,976 73	15,596,578 09	27,439,797 05	32,850,872 81	32,535,727 26	25,252,297 79	138,538,249 73				

FERROVIE CALABRO-SICULE

Legge 28 agosto 1870, n° 5858

MATERIALE MOBILE

Stato delle provviste e delle somme certificate a tutto l'anno 1876.

MATERIALE MOBILE. — Stato delle provviste

NUMERO D'ORDINE	DITTA FORNITRICE	DATA DEL CONTRATTO	OGGETTO DELLA FORNITURA																				
			LOCOMOTIVE			VETTURE					CARRI												
			a sei ruote accoppiate	a quattro ruote accoppiate	Totale	di 1ª classe	di 1ª e 2ª classe	di 2ª classe	di 3ª classe	Totale	ad acqua	a bagaglio	a scuderia	coperti	scoperti	a bilico	Totale						
1	NEILSON e Compagnia di Glasgow	9 marzo 1871	4	>	4	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
2	GRONDONA Felice di Milano	20 luglio 1872	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	90	10	>	>	100	>
3	ASHBURY e Compagni di Openshaw	10 agosto 1872	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
4	ASHBURY e Compagni di Openshaw	10 agosto 1872	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
5	SOCIETÀ delle industrie meccaniche di Napoli	7 ottobre 1872	>	>	>	>	12	>	24	36	>	4	>	30	30	>	>	>	>	>	>	64	>
6	NEILSON e Compagnia di Glasgow	11 gennaio 1873	2	>	2	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
7	ASHBURY e Compagni di Openshaw	6 marzo 1873	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
8	GRONDONA Felice di Milano	26 marzo 1873	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	100	>	>	>	>	>	>	>	>	100
9	NEILSON e Compagnia di Glasgow	9 luglio 1873	14	16	30	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
10	SOCIETÀ delle industrie meccaniche di Napoli	3 ottobre 1873	12	12	24	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
11	SOCIETÀ delle industrie meccaniche di Napoli	8 novembre 1873	>	>	>	12	33	33	104	182	>	37	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	37
12	ASHBURY e Compagni di Openshaw	19 febbraio 1874	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
13	SOCIETÀ delle industrie meccaniche di Napoli	2 marzo 1874	>	>	>	>	>	>	>	>	1	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	1
14	GRONDONA Felice di Milano	26 maggio 1874	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	170	136	>	>	>	>	>	>	>	306
15	MIANI, VENTURI e Compagni di Milano . .	13 luglio 1874	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
16	JHON BROWN e Compagno di Sheffield . .	31 luglio 1874	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
17	SOCIETÀ delle industrie meccaniche di Napoli	12 aprile 1875	>	>	>	4	11	7	26	48	>	5	10	>	>	>	>	>	>	>	>	>	15
18	MIANI, VENTURI e Compagni di Milano . .	28 maggio 1875	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	70	24	>	>	>	>	>	>	>	94
19	JHON BROWN e Compagno di Sheffield . .	21 giugno 1875	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
20	GRONDONA Felice di Milano	30 giugno 1875	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
21	HENSCHEL et Fils di Cassel	30 gennaio 1876	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
22	HENSCHEL et Fils di Cassel	31 maggio 1876	6	>	6	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
23	MIANI, VENTURI e Compagni di Milano . .	23 febbraio 1876	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	3	3
24	SOCIETÀ delle industrie meccaniche di Napoli	18 ottobre 1876	12	>	12	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
25	HENSCHEL et Fils di Cassel	22 novembre 1876	2	>	2	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Totali . . .			52	28	80	16	56	40	154	266	1	46	10	460	200	3	720						

Pagamenti per trasporto

LABRO-SICULE

1870, n° 5858

e delle somme certificate a tutto l'anno 1876.

NITURA								IMPORTO DELLA FORNITURA O SOMMA IMPEGNATA PER CONTRATTO	AMMONTARE DELLE SOMME CERTIFICATE						
ASSORTIMENTO DI GROSSA FERRAMENTA									nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	a tutto il 1876
FRENI	per vetture di 1ª classe	per vetture di 2ª classe	per vetture di 3ª classe	per vetture di 4ª classe	per carri bagaglio	per carri coperti	per carri scoperti	Totale							
>	>	>	>	>	>	>	>	304,122 29	222,217 60	>	81,904 69	>	>	>	304,122 29
30	>	>	>	>	>	>	>	257,577 50	>	62,250 >	173,017 50	>	>	22,310 >	257,577 50
>	>	12	>	24	4	>	>	80,162 10	>	>	>	80,162 10	>	>	80,162 10
>	>	>	>	>	>	120	40 160	302,698 >	>	>	>	302,698 >	>	>	302,698 >
36	>	>	>	>	>	>	>	366,486 >	>	>	172,440 >	165,896 >	27,304 50	>	365,640 50
>	>	>	>	>	>	>	>	189,860 84	>	>	>	>	189,860 84	>	189,860 84
>	>	>	>	>	>	100	100	192,865 76	>	>	>	192,865 76	>	>	192,865 76
30	>	>	>	>	>	>	>	278,980 >	>	>	63,000 >	194,980 >	>	21,000 >	278,980 >
>	>	>	>	>	>	>	>	2,880,920 >	>	>	>	1,010,649 18	1,331,516 95	502,825 20	2,844,991 33
>	>	>	>	>	>	>	>	2,400,000 >	>	>	>	1,014,300 >	1,097,778 95	241,793 30	2,353,872 25
93	>	>	>	>	>	>	>	1,307,338 71	>	>	>	685,248 >	523,201 >	62,596 21	1,271,045 21
>	12	33	33	104	37	>	>	535,968 72	>	>	>	483,622 56	23,481 95	28,864 21	535,968 72
>	>	>	>	>	>	>	>	17,500 >	>	>	>	17,500 >	>	>	17,500 >
100	>	>	>	>	>	>	>	776,724 50	>	>	>	259,582 50	419,605 >	97,537 >	776,724 50
>	>	>	>	>	>	>	>	200,500 >	>	>	>	>	180,450 >	20,050 >	200,500 >
>	>	>	>	>	>	170	136 306	363,637 33	>	>	>	>	325,750 58	37,886 75	363,637 33
27	>	>	>	>	>	>	>	405,874 70	>	>	>	>	121,556 40	243,799 50	365,355 90
33	>	>	>	>	>	>	>	269,070 >	>	>	>	>	>	183,825 47	183,825 47
>	>	>	>	>	>	>	>	172,199 56	>	>	>	>	>	151,768 36	151,768 36
>	4	11	7	26	5	80	24 157	51,660 >	>	>	>	>	>	46,494 >	46,494 >
>	>	>	>	>	>	>	>	302,965 50	>	>	>	>	>	262,353 86	262,353 86
>	>	>	>	>	>	>	>	5,059 78	>	>	>	>	>	>	>
>	>	>	>	>	>	>	>	11,955 >	>	>	>	>	>	10,759 50	10,759 50
>	>	>	>	>	>	>	>	889,440 >	>	>	>	>	>	>	>
>	>	>	>	>	>	>	>	91,560 >	>	>	>	>	>	>	>
349	16	56	46	154	46	470	200 982	12,655,626 29	222,217 60	62,250 >	490,362 19	4,407,504 10	4,240,506 17	1,933,863 36	11,356,703 42
di veicoli e spese diverse . . . L.								375,224 56	>	>	8,761 79	141,551 27	171,176 59	53,734 91	375,224 56
Totali complessivi . . . L.								13,030,850 85	222,217 60	62,250 >	499,123 98	4,549,055 37	4,411,682 76	1,987,593 27	11,731,927 98

FERROVIE CALABRO-SICULE

Legge 28 agosto 1870, n° 5858

LINEE TELEGRAFICHE

Stato delle provviste e delle somme certificate a tutto l'anno 1876.

LINEE TELEGRAFICHE. — Stato delle provviste

NUMERO D'ORDINE	DITTA FORNITRICE	DATA DELLE OFFERTE	OGGETTO DELLA FORNITURA
1	RATIER e Compagni	25 luglio 1873	Fornitura di 4250 metri di cordone telegrafico ad un conduttore
2	RICHARD JOHNSON e Nipoti	30 luglio 1873	Fornitura di sette tonnellate di filo galvanizzato e di 100 chilogrammi di filo per legature
3	MENEGAZ Giovanni	23 settembre 1873	Fornitura di n° 507 pali di castagno selvatico
4	LEONARDI GIOVANNI	3 ottobre 1873	Fornitura di n° 1008 pali di castagno selvatico
5	RICHARD JOHNSON e Nipoti	22 ottobre 1873	Fornitura di tre tonnellate e mezzo di filo galvanizzato e di 50 chilogrammi di filo per legature
6	Ditta GINORI	26 dicembre 1873	Fornitura di n° 6700 isolatori di porcellana
7	RICHARD JOHNSON e Nipoti	30 dicembre 1873	Fornitura di 26 tonnellate di filo galvanizzato e di mezza tonnellata di filo per legature
8	RATIER e Compagni	31 dicembre 1873	Fornitura di n° 19 chilometri di cordone telegrafico ad un conduttore
9	PUCCINELLI Salvatore	17 febbraio 1874	Fornitura di n° 6550 bracci di ferro, di n° 64,700 arpioni e di n° 500 viti
10	PASTORE Giuseppe	13 marzo 1874	Fornitura di n° 550 pali di castagno
11	GOLFARELLI INNOCENZO	4 aprile 1874	Fornitura di n° 11 gruppi Morse
12	MASCIOLI Tito	30 ottobre 1874	Fornitura di n° 5700 pali di castagno
13	M. HIPP	16 marzo 1875	Fornitura di n° 32 gruppi Morse
14	F. WEDEKIND	26 marzo 1875	Fornitura di chilogrammi 200 di filo galvanizzato e di una tonnellata di solfato di rame
15	SERVADIO e GOZZINI	27 marzo 1875	Fornitura di n° 1920 zinchi per pile elettriche
16	MARCONI Pietro	14 aprile 1875	Fornitura di n° 1920 bicchieri per pile elettriche
17	PETIGNANI Leopoldo	Fornitura di n° 32 avvolgi-carta
18	Ditta MENIER	6 giugno 1876	Fornitura di n° 13 chilometri di cordone telegrafico ad un conduttore
19	GOLFARELLI INNOCENZO	8 giugno 1876	Fornitura di n° 7 gruppi Morse
20	RICHARD JOHNSON e Nipoti	13 giugno 1876	Fornitura di 5 tonnellate e mezzo di filo galvanizzato
21	POLLIO Salvatore	27 ottobre 1876	Fornitura di n° 1000 pali di castagno selvatico
			Totali . . . L.
			Spese e provviste in economia . . . P
			Totali complessivi . . . L.

LABRO-SICULE

1870, n° 5858

e delle somme certificate a tutto l'anno 1876.

IMPORTO DELLA FORNITURA	AMMONTARE DELLE SOMME CERTIFICATE						
	nel 1870-71	nel 1872	nel 1873	nel 1874	nel 1875	nel 1876	a tutto il 1876
4,618 08	»	»	4,618 08	»	»	»	4,618 08
6,051 13	»	»	6,051 13	»	»	»	6,051 13
3,853 20	»	»	»	3,853 20	»	»	3,853 20
8,130 »	»	»	»	8,130 »	»	»	8,130 »
2,978 13	»	»	»	2,978 13	»	»	2,978 13
4,187 50	»	»	»	4,187 50	»	»	4,187 50
20,066 33	»	»	»	20,066 33	»	»	20,066 33
20,190 48	»	»	»	20,190 48	»	»	20,190 48
7,429 30	»	»	»	7,429 30	»	»	7,429 30
4,605 »	»	»	»	4,605 »	»	»	4,605 »
3,447 62	»	»	»	3,447 62	»	»	3,447 62
48,151 58	»	»	»	»	48,151 58	»	48,151 58
9,294 64	»	»	»	»	9,294 64	»	9,294 64
2,152 03	»	»	»	»	2,152 08	»	2,152 08
1,266 60	»	»	»	»	1,266 60	»	1,266 60
1,152 »	»	»	»	»	1,152 »	»	1,152 »
352 »	»	»	»	»	352 »	»	352 »
11,511 50	»	»	»	»	»	»	»
2,121 »	»	»	»	»	»	2,121 »	2,121 »
3,237 78	»	»	»	»	»	3,237 78	3,237 78
9,000 »	»	»	»	»	»	»	»
173,795 95	»	»	10,669 21	74,887 56	62,368 90	5,358 78	153,284 45
122,335 58	»	»	4,259 31	25,495 64	49,175 16	43,405 47	122,335 58
296,131 53	»	»	14,928 52	100,383 20	111,544 06	48,764 25	275,620 03

FERROVIE CALABRO-SICULE

Legge, 28 agosto 1870, n° 5858

Quadro delle spese di personale ed altre di amministrazione,
locali e generali, occorse nello studio dei progetti e nella direzione
e sorveglianza dei lavori a tutto l'anno 1876.



Quadro delle spese di personale ed altre di amministrazione, locali e generali, occorse

INDICAZIONE DEGLI UFFICI	A M M O N T A R E											
	1870-71			1872			1873			1874		
	Studi e compilazione dei progetti	Direzione e sorveglianza dei lavori	Totale	Studi e compilazione dei progetti	Direzione e sorveglianza dei lavori	Totale	Studi e compilazione dei progetti	Direzione e sorveglianza dei lavori	Totale	Studi e compilazione dei progetti	Direzione e sorveglianza dei lavori	Totale
RETE DI CALABRIA.												
Sotto-Direzione di Catanzaro	103,639 86	26,703 74	130,343 60	51,033 44	168,729 15	219,762 59	"	330,892 90	330,892 90	"	"	308,903 98
Direzione di Reggio (soppressa) . .	12,705 76	72,929 58	85,635 31	"	89,758 97	89,758 97	"	"	"	"	"	"
Id. di Salerno	69,179 62	12,645 77	81,825 39	55,865 92	92,897 21	148,763 13	26,852 60	139,360 16	166,212 76	"	"	237,073 53
Id. di Taranto	96,382 37	43,126 19	139,508 56	62,584 02	134,879 10	197,463 12	10,648 90	221,130 93	231,779 83	"	"	274,670 43
Id. di Cosenza	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totale delle spese locali. .	281,907 61	155,405 28	437,312 89	169,483 38	486,261 43	655,747 81	37,501 50	691,383 99	728,885 49	"	"	910,647 91
Spese generali (parte proporzionale) .	13,121 23	7,219 04	20,340 27	7,987 72	22,933 90	30,921 62	1,527 98	28,207 46	29,735 44	"	"	33,607 59
Totale complessivo per la rete di Calabria	295,028 84	162,624 32	457,653 16	177,471 10	509,195 33	686,669 43	39,029 48	719,591 45	758,620 93	"	"	944,255 50
RETE DI SICILIA.												
Direzione di Palermo (soppressa)	54,386 73	88,234 68	142,621 41	15,491 09	160,243 25	175,734 34	3,932 05	203,761 79	207,693 84	22,043 11	"	210,099 01
Id. di Caltanissetta . .	54,360 35	11,327 90	65,688 25	"	138,481 44	138,481 44	"	186,090 85	186,090 85	"	"	199,941 82
Id. di Catania (soppressa).	"	38,621 93	38,621 93	"	29,231 28	29,231 28	"	"	"	"	"	"
Ufficio speciale di Messina . . .	"	"	"	"	"	"	"	57,452 29	57,452 29	"	"	70,005 "
Totale delle spese locali. .	108,747 08	138,184 51	246,931 59	15,491 09	327,955 97	343,447 06	3,932 05	447,304 93	451,236 98	22,043 11	"	480,045 86
Spese generali (parte proporzionale) .	4,854 07	6,098 38	10,952 45	751 04	15,899 05	16,650 09	139 52	15,871 86	16,011 38	816 69	"	17,782 92
Totale complessivo per la rete di Sicilia	113,601 15	144,282 89	257,884 04	16,242 13	343,855 02	360,097 15	4,071 57	463,176 79	467,248 36	22,859 80	"	497,828 78
RIASSUNTO.												
Spese locali	390,654 69	293,589 79	684,244 48	184,974 47	814,220 40	999,194 87	41,433 55	1,138,688 92	1,180,122 47	22,043 11	"	1,390,693 80
Spese generali	17,975 30	13,317 42	31,292 72	8,738 76	38,832 95	47,571 71	1,667 50	44,079 32	45,746 82	816 69	"	51,390 51
Totale complessivo.	408,629 99	306,907 21	715,537 20	193,713 23	853,053 35	1,046,766 58	43,101 05	1,182,768 24	1,225,869 29	22,859 80	"	1,442,084 31

LABRO-SICULE

1870, n° 5858

nello studio dei progetti e nella direzione e sorveglianza dei lavori a tutto l'anno 1876.

DELLE SPESE										ANNOTAZIONI																										
Totale	1875			1876			TOTALE a tutto il 1876																													
	Studi e compilazione dei progetti	Direzione e sorveglianza dei lavori	Totale	Studi e compilazione dei progetti	Direzione e sorveglianza dei lavori	Totale	Studi e compilazione dei progetti	Direzione e sorveglianza dei lavori	Totale																											
398,903 98	3,710 14	482,441 "	486,151 14	971 32	280,725 27	281,696 59	159,354 76	1,688,396 04	1,847,750 80	<p>Le spese di personale e di amministrazione tanto locali che generali, occorse nella direzione e sorveglianza delle opere, in confronto dell'ammontare dei lavori eseguiti e del complesso delle somme liquidate per lavori e provviste stanno nella seguente proporzione:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">ANNI</th> <th colspan="2">Spesa proporzionale per cento</th> </tr> <tr> <th>sull'ammontare dei lavori eseguiti</th> <th>sul complesso delle spese liquidate per lavori e provviste</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1870-71</td> <td>5 88</td> <td>5 64</td> </tr> <tr> <td>1872</td> <td>5 "</td> <td>4 98</td> </tr> <tr> <td>1873</td> <td>4 11</td> <td>4 01</td> </tr> <tr> <td>1874</td> <td>4 20</td> <td>3 70</td> </tr> <tr> <td>1875</td> <td>4 85</td> <td>4 28</td> </tr> <tr> <td>1876</td> <td>6 67</td> <td>6 17</td> </tr> <tr> <td>Completivamente dallo incominciamento dei lavori a tutto il 1876 . .</td> <td>4 92</td> <td>4 51</td> </tr> </tbody> </table>	ANNI	Spesa proporzionale per cento		sull'ammontare dei lavori eseguiti	sul complesso delle spese liquidate per lavori e provviste	1870-71	5 88	5 64	1872	5 "	4 98	1873	4 11	4 01	1874	4 20	3 70	1875	4 85	4 28	1876	6 67	6 17	Completivamente dallo incominciamento dei lavori a tutto il 1876 . .	4 92	4 51
ANNI	Spesa proporzionale per cento																																			
	sull'ammontare dei lavori eseguiti	sul complesso delle spese liquidate per lavori e provviste																																		
1870-71	5 88	5 64																																		
1872	5 "	4 98																																		
1873	4 11	4 01																																		
1874	4 20	3 70																																		
1875	4 85	4 28																																		
1876	6 67	6 17																																		
Completivamente dallo incominciamento dei lavori a tutto il 1876 . .	4 92	4 51																																		
"	"	"	"	"	"	"	12,705 76	162,688 55	175,394 31																											
237,073 53	"	265,932 39	265,932 39	"	264,213 75	264,213 75	151,898 14	1,012,122 81	1,164,020 95																											
274,670 43	"	250,427 84	250,427 84	"	228,531 38	228,531 38	169,615 29	1,152,765 87	1,322,381 16																											
"	"	"	"	"	183,740 99	183,740 99	"	183,740 99	183,740 99																											
910,617 94	3,710 14	998,801 23	1,002,511 37	971 32	957,211 39	958,182 71	493,573 95	4,199,714 26	4,693,288 21																											
33,607 59	155 55	41,877 66	42,033 21	64 73	63,792 52	63,857 25	22,857 21	197,638 17	220,495 38																											
944,255 53	3,865 69	1,040,678 89	1,044,544 58	1,036 05	1,021,003 91	1,022,039 96	516,431 16	4,397,352 43	4,913,783 59																											
232,142 15	14,600 "	219,093 50	233,693 50	"	42,158 02	42,158 02	110,452 98	923,590 28	1,034,043 26																											
199,941 82	"	252,018 43	252,018 43	13,703 58	479,378 65	493,082 23	68,063 93	1,267,239 09	1,335,303 02																											
"	"	"	"	"	"	"	"	67,853 21	67,853 21																											
70,905 "	"	87,585 27	87,585 27	"	96,096 93	96,096 93	"	311,139 49	311,139 49																											
502,088 97	14,600 "	558,697 20	573,297 20	13,703 58	617,633 60	631,337 18	178,516 91	2,569,822 07	2,748,338 98																											
18,599 61	565 91	21,644 13	22,210 04	825 48	37,205 42	38,030 90	7,952 71	114,501 76	122,454 47																											
520,688 58	15,165 91	580,341 33	595,507 24	14,529 06	654,839 02	669,368 08	186,469 62	2,684,323 83	2,870,793 45																											
1,412,736 91	18,310 14	1,557,498 43	1,575,808 57	14,674 90	1,574,844 99	1,589,519 89	672,090 86	6,769,536 33	7,441,627 19																											
52,207 20	721 46	63,521 70	64,243 25	890 21	100,997 94	101,888 15	30,809 92	312,139 93	342,949 85																											
1,464,944 11	19,031 60	1,621,020 22	1,640,051 82	15,565 11	1,675,842 93	1,691,408 04	702,900 78	7,081,676 26	7,784,577 04																											

La spesa occorsa negli studi e nella compilazione dei progetti a tutto l'anno 1876 complessivamente come contro di lire 702,900 78 corrisponde ad una media chilometrica di lire 1,098.

Si osserva che gli uffici governativi incaricati del servizio tecnico amministrativo per le ferrovie Calabro-Sicule del 2° periodo, dal settembre 1870 in poi, hanno provveduto altresì alla direzione e sorveglianza dei lavori eseguiti, in parte direttamente dalla Impresa Vitali, Charles, Picard e Comp., ed in parte per mezzo della Società delle ferrovie Meridionali, sulle Calabro-Sicule del 1° periodo.

FERROVIE CALABRO-SICULE

Legge 28 agosto 1870, n° 5858

Quadro riassuntivo degli operai impiegati sui lavori a tutto l'anno 1876.

Quadro riassuntivo degli operai impie

INDICAZIONE DELLE LINEE E DEI TRONCHI	GIORNATE DI OPERAI, GIORNI									
	Nel 1870-71			Nel 1872			Nel 1873			
	Giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera	Giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera	Giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera	
RETE DI CALABRIA.										
Linea del Jonio . . .	Cariati-Cirò	"	"	"	198,015	353	561	245,239	340	721
	Cirò-Strongoli	"	"	"	69,076	306	226	136,483	365	374
	Strongoli-Cotrone	"	"	"	66,020	258	256	86,159	312	276
	Cotrone-Roccabernarda	"	"	"	3,312	24	138	300,582	337	892
	Roccabernarda-Catanzaro	"	"	"	"	"	"	70,218	180	300
	Catanzaro-Soverato	"	"	"	128,966	257	502	156,787	302	519
	Galleria di Stalleti	103,613	293	354	125,244	359	349	22,928	177	130
	Soverato-Assi	30,177	42	718	206,664	333	621	77,378	296	261
Totale e medie . . .	133,790	125	1,072	797,237	301	2,633	1,095,774	308	3,563	
Linea Eboli-Potenza	Eboli-Contursi	32,587	45	724	245,983	343	717	277,256	324	856
	Contursi-Romagnano	"	"	"	240,229	268	896	492,912	305	1,616
	Romagnano-Muro-Bella	"	"	"	"	"	"	47,167	102	462
	Muro-Bella-Picerno	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Picerno-Potenza	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totale e medie . . .	32,587	45	724	486,212	301	1,613	817,335	279	2,934	
Linea Potenza-Torremare	Potenza-Trivigno	"	"	"	"	"	"	9,124	45	203
	Trivigno-Grassano	"	"	"	"	"	"	10,012	58	173
	Grassano-Ferrandina	"	"	"	66,295	158	420	322,141	363	887
	Ferrandina-Pisticci	"	"	"	33,405	57	586	161,508	353	458
	Pisticci-Torremare	"	"	"	54,536	286	191	154,061	332	464
Totale e medie . . .	"	"	"	154,236	129	1,197	656,846	301	2,185	
Linea di Cosenza . . .	Cassano-Macchia della Tavola	"	"	"	117,111	278	421	270,869	355	763
	Macchia della Tavola-Cosenza	"	"	"	"	"	"	119,633	287	417
	Totale e medie . . .	"	"	"	117,111	278	421	390,502	331	1,180
Totale e medie per la rete di Calabria . . .	166,377	93	1,796	1,554,856	264	5,884	2,960,457	300	9,802	
RETE DI SICILIA.										
Linea Palermo-Girgenti	Dalla stazione di Palermo al porto	93,453	216	433	120,606	298	405	51,752	213	243
	Galleria di Lercara	68,861	294	234	155,250	350	444	84,197	308	273
	Lercara-San Pietro	11,556	44	263	136,727	302	453	172,912	295	586
	San Pietro-Campofranco	"	"	"	81,416	241	338	129,454	287	451
	Campofranco-Caldare	"	"	"	52,884	175	302	174,690	329	531
	Caldare-Girgenti	5,641	44	128	87,734	330	266	116,836	264	445
	Girgenti-Porto Empedocle	241,031	339	711	239,832	348	689	88,643	284	312
	Totale e medie . . .	420,542	238	1,769	874,449	302	2,897	818,484	288	2,839
Linea Campofranco-Serradifalco	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Linea Leonforte-Licata	Leonforte-Villarosa	28,160	90	313	349,598	340	1,028	362,674	324	1,119
	Galleria della Misericordia	25,755	91	283	149,245	365	409	124,574	346	390
	Villarosa-Santa Caterina	922	18	51	182,860	356	514	178,575	365	489
	Santa Caterina-San Cataldo	"	"	"	189,476	286	663	301,974	365	827
	San Cataldo-Canicatti	"	"	"	94,710	203	467	175,726	364	482
	Canicatti-Favarotta	"	"	"	3,141	31	101	143,182	239	479
	Favarotta-Licata	"	"	"	7,719	43	180	111,645	321	348
Totale e medie . . .	54,837	85	647	976,749	291	3,362	1,398,350	341	4,104	
Totale e medie per la rete di Sicilia	475,379	197	2,416	1,851,198	296	6,259	2,216,834	319	6,943	
Totale e medie per la rete di Calabria . . .	166,377	93	1,796	1,554,856	264	5,884	2,960,457	300	9,802	
Totale e medie per la rete Calabro-Sicula . . .	641,756	152	4,212	3,406,054	280	12,143	5,177,291	308	16,845	

LABRO-SICULE

1870, n° 5558

gati sui lavori a tutto l'anno 1876.

DI LAVORO E MEDIA GENERALE GIORNALIERA DEGLI OPERAI

Nel 1874			Nel 1875			Nel 1876			Complessivamente a tutto il 1876		
Giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera	Giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera	Giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera	Giornate di operai	Giorni di lavoro	Media generale giornaliera
140,660	324	434							583,914	1,017	574
98,118	340	288	17,675	101	" 175	"	"	"	321,352	1,112	289
36,866	263	140				10,083	200	" 50	199,128	1,033	193
341,134	307	1,111	292,878	336	" 872	85,408	318	268	1,023,314	1,322	774
278,620	355	785	160,454	351	457	59,712	305	196	569,004	1,191	478
358,857	243	1,478	130,169	234	556	13,988	175	80	788,767	1,211	651
374,460	256	1,463	93,034	228	" 408	1,198	" 93	" 13	251,785	829	304
1,623,715	286	5,699	694,210	281	2,468	170,380	281	607	782,911	1,248	627
220,048	300	733	90,034	287	314				865,908	1,299	667
326,385	287	1,137	387,889	299	1,297	225,096	" 238	" 946	1,672,511	1,307	1,197
212,109	347	611	383,471	352	1,089	336,646	379	888	979,393	1,180	830
40,934	173	237	124,294	364	341	141,356	340	416	306,583	877	350
16,648	128	130	107,624	281	383	192,487	323	596	316,759	732	433
816,124	287	2,848	1,093,312	319	3,424	895,584	315	2,846	4,141,154	1,191	3,477
140,940	319	442	160,597	330	487	110,678	343	323	421,339	1,037	406
288,659	358	806	504,238	358	1,408	595,963	360	1,655	1,398,872	1,134	1,233
332,863	336	991	193,065	328	589	99,667	220	453	1,014,031	1,405	722
86,987	353	246	74,340	359	207	35,107	165	213	391,347	1,287	304
130,277	323	403	114,266	327	349	8,796	28	314	461,936	1,296	356
979,726	339	2,888	1,046,506	344	3,040	850,211	287	2,958	3,687,525	1,221	3,021
279,745	359	779	55,111	91	605	231,941	257	903	954,777	1,340	713
155,035	322	481	86,086	116	739	334,253	149	2,243	695,007	874	795
434,780	345	1,260	141,197	105	1,344	566,194	180	3,146	1,649,784	1,096	1,508
3,859,345	304	12,695	2,975,225	289	10,276	2,482,378	260	9,557	13,998,638	1,177	11,896
37,647	283	133	"	"	"	"	"	"	303,458	1,010	300
53,264	293	182	"	"	"	"	"	"	361,572	1,245	290
141,811	275	516	200,604	300	" 669	44,751	361	" 124	708,361	1,577	449
95,820	296	324	102,180	312	328	239,044	322	742	647,914	1,458	444
147,445	299	493	125,324	304	412	105,036	305	344	605,879	1,412	429
111,797	288	388	2,271	17	134	"	"	"	324,279	943	344
36,724	339	108	"	"	"	"	"	"	606,230	1,310	463
624,508	291	2,144	430,379	279	1,543	388,831	321	1,210	3,557,198	1,308	2,719
"	"	"	47,157	295	160	809	51	16	47,966	346	139
287,070	294	976	432,113	319	1,355	174,485	317	550	1,634,100	1,684	970
20,217	160	126	53,019	319	166	48,226	319	151	421,036	1,600	263
142,933	365	392	187,444	365	514	133,462	366	365	826,196	1,835	450
245,617	365	673	282,651	365	774	286,941	366	781	1,306,659	1,047	1,243
142,856	354	404	182,319	341	536	314,645	331	950	910,756	1,593	572
125,946	303	416	136,585	320	427	317,490	343	926	726,344	1,296	560
133,647	337	396	189,130	346	547	237,350	352	674	679,491	1,399	486
1,098,286	325	3,883	1,463,761	339	4,319	1,512,599	343	4,400	6,504,582	1,430	4,549
1,722,794	312	5,527	1,941,297	322	6,022	1,902,239	338	5,626	10,109,741	1,365	7,407
3,859,345	304	12,695	2,975,225	289	10,276	2,482,378	260	9,557	13,998,638	1,177	11,896
5,582,139	306	18,222	4,916,522	302	16,298	4,384,617	289	15,183	24,108,379	1,249	19,303

FERROVIE CALABRO-SICULE

Legge 28 agosto 1870, n° 5858

**Quadro dimostrativo dell'avanzamento dello scavo
in piccola e grande sezione delle gallerie.**

~~~~~

**Situazione al 31 dicembre 1876.**



## Quadro dimostrativo dell'avanzamento dello

## SITUAZIONE al

| LINEA                         | TRONCO                       | DENOMINAZIONE<br>DELLE GALLERIE | AVANZA             |                   |                    |                   |                    |                   |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
|                               |                              |                                 | Nel 1870-71        |                   | Nel 1872           |                   | Nel 1873           |                   |
|                               |                              |                                 | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione |
| RETE DI CALABRIA.             |                              |                                 |                    |                   |                    |                   |                    |                   |
| <b>Linea del Jonio . . .</b>  | Cotrone-Roccabernarda . .    | 1. Cutro . . . . .              | "                  | "                 | "                  | "                 | 824 16             | 783 97            |
|                               |                              | 2. Stalleti . . . . .           | 993 54             | 767 59            | 563 71             | 647 66            | 0 90               | 142 90            |
|                               | Catanzaro-Soverato . . . . . | 3. Grillone . . . . .           | "                  | "                 | 220 30             | 64 60             | 234 02             | 108 36            |
|                               |                              | 4. Soverato . . . . .           | "                  | "                 | 451 60             | 66 30             | 116 "              | 98 23             |
|                               |                              | Totali . . .                    | 993 54             | 767 59            | 1,235 61           | 778 56            | 1,175 08           | 1,133 46          |
| <b>Linea Eboli-Potenza</b>    | Eboli-Contursi . . . . .     | 5. Sele . . . . .               | "                  | "                 | 522 70             | 116 "             | 108 36             | 515 06            |
|                               |                              | 6. Tenza . . . . .              | 22 "               | "                 | 132 50             | "                 | 1 50               | 151 50            |
|                               | Contursi-Romagnano . . . . . | 7. Scorzo n° 1. . . . .         | "                  | "                 | 57 70              | "                 | 125 30             | 166 50            |
|                               |                              | 8. Scorzo n° 2. . . . .         | "                  | "                 | "                  | "                 | 51 18              | 51 18             |
|                               |                              | 9. San Licandro . . . . .       | "                  | "                 | 721 "              | "                 | 279 "              | 894 "             |
|                               |                              | 10. Stretta . . . . .           | "                  | "                 | 318 40             | 87 50             | 621 50             | 741 28            |
|                               |                              | 11. Pagani . . . . .            | "                  | "                 | "                  | "                 | 39 "               | 22 45             |
|                               |                              | 12. Conche . . . . .            | "                  | "                 | 42 90              | 25 50             | 177 10             | 176 50            |
|                               |                              | 13. Monaco . . . . .            | "                  | "                 | 8 45               | "                 | 114 55             | 90 "              |
|                               | Romagnano-Muro Bella . .     | 14. I <sup>a</sup> . . . . .    | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                               |                              | 15. II <sup>a</sup> . . . . .   | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                               |                              | 16. III <sup>a</sup> . . . . .  | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                               |                              | 17. IV <sup>a</sup> . . . . .   | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
| 18. V <sup>a</sup> . . . . .  |                              | "                               | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
| 19. VI <sup>a</sup> . . . . . |                              | "                               | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
|                               |                              | 20. VII <sup>a</sup> . . . . .  | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
|                               |                              | 21. VIII <sup>a</sup> . . . . . | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
|                               |                              | 22. IX <sup>a</sup> . . . . .   | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
|                               |                              | 23. X <sup>a</sup> . . . . .    | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
|                               |                              | 24. XI <sup>a</sup> . . . . .   | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
|                               |                              | 25. XII <sup>a</sup> . . . . .  | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
|                               |                              | 26. XIII <sup>a</sup> . . . . . | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  |                   |
|                               |                              | <i>Da riportarsi . . .</i>      | 22 "               | "                 | 1,803 65           | 229 "             | 1,517 49           | 2,808 47          |

## LABRO-SICULE

1870, n° 5858

## scavo in piccola e grande sezione delle gallerie

31 dicembre 1876.

| MENTO OTTENUTO     |                   |                    |                   |                    |                   |                                     |                   | LUNGHEZZA<br>DELLE<br>GALLERIE | PARTE DA SCAVARSI<br>alla fine del 1876 |                   | ANNOZZIONI                                            |
|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------|
| Nel 1874           |                   | Nel 1875           |                   | Nel 1876           |                   | Complessivamente<br>a tutto il 1876 |                   |                                | Piccola<br>sezione                      | Grande<br>sezione |                                                       |
| Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione                  | Grande<br>sezione |                                |                                         |                   |                                                       |
| 1,230 11           | 1,246 80          | 513 73             | 537 23            | "                  | "                 | 2,568 "                             | 2,568 "           | (1) 2,568 "                    | "                                       | "                 | 1) Non compresi m. 155 di gal-<br>leria artificiale.  |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 1,558 15                            | 1,558 15          | (2) 1,558 15                   | "                                       | "                 | (2) Non compresi m. 27,50 di<br>galleria artificiale. |
| 0 90               | 282 26            | "                  | "                 | "                  | "                 | 455 22                              | 455 22            | (3) 455 22                     | "                                       | "                 | (3) Non compresi m. 20,88 di<br>galleria artificiale. |
| 0 80               | 392 87            | "                  | 11 "              | "                  | "                 | 568 40                              | 568 40            | (4) 568 40                     | "                                       | "                 | (4) Non compresi m. 25,83 di<br>galleria artificiale. |
| 1,231 81           | 1,921 93          | 513 73             | 548 23            | "                  | "                 | 5,149 77                            | 5,149 77          | 5,149 77                       | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 631 06                              | 631 06            | (5) 631 06                     | "                                       | "                 | (5) Non compresi m. 21,30 di<br>galleria artificiale. |
| "                  | 4 50              | "                  | "                 | "                  | "                 | 156 "                               | 156 "             | 156 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 56 "               | 72 50             | "                  | "                 | "                  | "                 | 239 "                               | 239 "             | 239 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 2 22               | 2 22              | "                  | "                 | "                  | "                 | 53 40                               | 53 40             | 53 40                          | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | 106 "             | "                  | "                 | "                  | "                 | 1,000 "                             | 1,000 "           | 1,000 "                        | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | 111 12            | "                  | "                 | "                  | "                 | 939 90                              | 939 90            | (6) 939 90                     | "                                       | "                 | (6) Non compresi m. 33,40 di<br>galleria artificiale. |
| 49 "               | 65 55             | "                  | "                 | "                  | "                 | 88 "                                | 88 "              | 88 "                           | "                                       | "                 |                                                       |
| 120 "              | 138 "             | "                  | "                 | "                  | "                 | 340 "                               | 340 "             | 340 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 198 50             | 170 "             | 33 50              | 95 "              | "                  | "                 | 355 "                               | 355 "             | 355 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 11 50              | 1 50              | 2 50               | 12 50             | "                  | "                 | 14 "                                | 14 "              | 14 "                           | "                                       | "                 |                                                       |
| 233 50             | 166 50            | 151 "              | 218 "             | "                  | "                 | 384 50                              | 384 50            | 384 50                         | "                                       | "                 |                                                       |
| 14 "               | 14 "              | "                  | "                 | "                  | "                 | 14 "                                | 14 "              | 14 "                           | "                                       | "                 |                                                       |
| 37 "               | 37 "              | "                  | "                 | "                  | "                 | 37 "                                | 37 "              | 37 "                           | "                                       | "                 |                                                       |
| 138 10             | 138 10            | "                  | "                 | "                  | "                 | 138 10                              | 138 10            | 138 10                         | "                                       | "                 |                                                       |
| 14 50              | 2 50              | 5 50               | 17 50             | "                  | "                 | 20 "                                | 20 "              | 20 "                           | "                                       | "                 |                                                       |
| 183 50             | 85 70             | 185 50             | 283 30            | "                  | "                 | 369 "                               | 369 "             | 369 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 146 "              | 146 "             | "                  | "                 | "                  | "                 | 146 "                               | 146 "             | 146 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 143 25             | 34 70             | 331 75             | 401 30            | 5 "                | 44 "              | 480 "                               | 480 "             | 480 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 102 "              | 102 "             | "                  | "                 | "                  | "                 | 102 "                               | 102 "             | 102 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 73 50              | 19 "              | 74 50              | 73 "              | "                  | 56 "              | 148 "                               | 148 "             | 148 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 56 50              | 56 50             | "                  | "                 | "                  | "                 | 56 50                               | 56 50             | 56 50                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 26 25              | 8 85              | 50 35              | 67 75             | "                  | "                 | 76 60                               | 76 60             | 76 60                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 1,606 32           | 1,462 24          | 834 60             | 1,168 35          | 5 "                | 100 "             | 5,788 06                            | 5,788 06          | 5,788 06                       | "                                       | "                 |                                                       |



Segue Quadro dimostrativo dell'avanzamento dello

SITUAZIONE al 31

| LINEA                               | TRONCO                                     | DENOMINAZIONE<br>DELLE GALLERIE                             | AVANZA             |                   |                    |                   |                    |                   |
|-------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
|                                     |                                            |                                                             | Nel 1870-71        |                   | Nel 1872           |                   | Nel 1873           |                   |
|                                     |                                            |                                                             | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione |
|                                     |                                            | <i>Riporto</i> . . .                                        | 22 "               | "                 | 1,803 65           | 229 "             | 1,517 49           | 2,808 47          |
|                                     |                                            | 27. XIV <sup>a</sup> . . . . .                              | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 28. XV <sup>a</sup> . . . . .                               | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 29. XVI <sup>a</sup> . . . . .                              | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 30. XVII <sup>a</sup> . . . . .                             | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     | <i>Segue</i><br>Romagnano-Muro Bella . . . | 31. XVIII <sup>a</sup> . . . . .                            | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 32. XIX <sup>a</sup> (Armi) . . . . .                       | "                  | "                 | "                  | "                 | 166 83             | 166 83            |
|                                     |                                            | 33. XX <sup>a</sup> (Quercia) . . . . .                     | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 34. XXI <sup>a</sup> (Donnalunga 1 <sup>a</sup> ) . . . . . | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 35. XXII <sup>a</sup> ( Id. 2 <sup>a</sup> ) . . . . .      | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 36. XXIII <sup>a</sup> (Santa Lucia) . . . . .              | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
| <i>Segue</i><br>Linea Eboli-Potenza |                                            | 37. Iura . . . . .                                          | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 38. Ripabianca . . . . .                                    | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     | Muro Bella-Picerno . . . . .               | 39. Pantano . . . . .                                       | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 40. Postiglione . . . . .                                   | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 41. Treglio . . . . .                                       | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 42. Picerno . . . . .                                       | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     | Picerno-Potenza . . . . .                  | 43. Serralta . . . . .                                      | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 44. Sant'Aloia . . . . .                                    | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 45. Potenza . . . . .                                       | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | Totali . . .                                                | 22 "               | "                 | 1,803 65           | 229 "             | 1,684 32           | 2,975 30          |
|                                     | Potenza-Trivigno . . . . .                 | 46. Calabrese . . . . .                                     | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 47. Vigne . . . . .                                         | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 48. Sodo . . . . .                                          | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 49. Molinari . . . . .                                      | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
| Linea Potenza-Torremare . . . . .   |                                            | 50. Albano . . . . .                                        | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     | Trivigno-Grassano . . . . .                | 51. Cella . . . . .                                         | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 52. Chiappara . . . . .                                     | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                     |                                            | 53. Carvotto . . . . .                                      | "                  | "                 | "                  | "                 | 53 "               | "                 |
|                                     |                                            | <i>Da riportarsi</i> . . .                                  | "                  | "                 | "                  | "                 | 53 "               | "                 |

Segue Allegato N° 6.

## LABRO-SICULE

1870, n° 5858

## scavo in piccola e grande sezione delle gallerie

31 dicembre 1876.

| MENTO OTTENUTO     |                   |                    |                   |                    |                   |                                     |                   | LUNGHEZZA<br>DELLE<br>GALLERIE | PARTE DA SCAVARSI<br>alla fine del 1876 |                   | ANNOTAZIONI                                           |
|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------|
| Nel 1874           |                   | Nel 1875           |                   | Nel 1876           |                   | Complessivamente<br>a tutto il 1876 |                   |                                | Piccola<br>sezione                      | Grande<br>sezione |                                                       |
| Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione                  | Grande<br>sezione |                                |                                         |                   |                                                       |
| 1,605 32           | 1,482 24          | 834 60             | 1,168 35          | 5 "                | 100 "             | 5,788 06                            | 5,788 06          | 5,788 06                       | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | "                 | 123 "              | 108 60            | 10 "               | 24 40             | 133 "                               | 133 "             | 133 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | "                 | 516 58             | 464 58            | "                  | 52 "              | 516 58                              | 516 58            | 516 58                         | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | "                 | 130 "              | 130 "             | "                  | "                 | 130 "                               | 130 "             | 130 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | "                 | "                  | "                 | 165 "              | 144 "             | 165 "                               | 144 "             | 165 "                          | "                                       | 21 "              |                                                       |
| "                  | "                 | "                  | "                 | 82 "               | 67 "              | 82 "                                | 67 "              | 110 "                          | 28 "                                    | 43 "              |                                                       |
| 497 "              | 458 49            | 468 50             | 463 "             | 401 99             | 404 "             | 1,534 32                            | 1,492 32          | 1,612 32                       | 78 "                                    | 120 "             |                                                       |
| "                  | "                 | 188 54             | 166 04            | 119 50             | 142 "             | 308 04                              | 308 04            | 308 04                         | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | "                 | 123 "              | 100 50            | "                  | 22 50             | 123 "                               | 123 "             | 123 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 18 "               | "                 | 208 "              | 202 "             | 100 "              | 124 "             | 326 "                               | 326 "             | 326 "                          | "                                       | "                 |                                                       |
| "                  | "                 | 10 "               | 7 "               | 7 "                | 5 "               | 17 "                                | 12 "              | 30 "                           | 13 "                                    | 18 "              |                                                       |
| "                  | "                 | 125 "              | "                 | "                  | "                 | 125 "                               | "                 | 400 "                          | 275 "                                   | 400 "             |                                                       |
| 86 "               | "                 | 260 "              | "                 | "                  | "                 | 346 "                               | "                 | 1,130 "                        | 784 "                                   | 1,130 "           |                                                       |
| 109 "              | 2 50              | 166 "              | "                 | "                  | "                 | 275 "                               | 2 50              | 275 "                          | "                                       | 272 50            |                                                       |
| 13 23              | "                 | 63 "               | 13 23             | "                  | "                 | 76 23                               | 13 23             | 76 23                          | "                                       | 63 "              |                                                       |
| 314 "              | 30 "              | 110 "              | 42 "              | "                  | "                 | 424 "                               | 72 "              | 424 "                          | "                                       | 352 "             |                                                       |
| 180 "              | "                 | 260 "              | "                 | "                  | "                 | 440 "                               | "                 | 462 "                          | 22 "                                    | 462 "             |                                                       |
| "                  | "                 | 40 "               | "                 | 90 "               | 106 "             | 130 "                               | 106 "             | (7) 330 "                      | 200 "                                   | 224 "             | (7) Non compresi m. 10,00 di<br>galleria artificiale. |
| "                  | "                 | 52 "               | "                 | 158 "              | 122 "             | 210 "                               | 122 "             | (8) 564 "                      | 354 "                                   | 442 "             | (8) Non compresi m. 20,00 di<br>galleria artificiale. |
| "                  | "                 | 40 "               | "                 | 79 "               | "                 | 119 "                               | "                 | 180 "                          | 61 "                                    | 180 "             |                                                       |
| 2,822 55           | 1,973 23          | 3,718 22           | 2,865 30          | 1,217 49           | 1,312 90          | 11,268 23                           | 9,355 73          | 13,083 23                      | 1,815 "                                 | 3,727 50          |                                                       |
| 20 "               | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 20 "                                | "                 | 200 "                          | 180 "                                   | 200 "             |                                                       |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 96 "                           | 95 "                                    | 95 "              |                                                       |
| 105 15             | 89 90             | 284 20             | 285 65            | — 0 75             | 13 05             | 388 60                              | 388 60            | 388 60                         | "                                       | "                 |                                                       |
| 149 70             | 144 70            | 46 55              | 48 75             | — 0 75             | 2 05              | 195 50                              | 195 50            | 195 50                         | "                                       | "                 |                                                       |
| 229 30             | 163 25            | 703 52             | 482 10            | 93 36              | 370 37            | 1,026 18                            | 1,015 72          | 1,026 18                       | "                                       | 10 46             |                                                       |
| "                  | "                 | "                  | "                 | 80 "               | 29 "              | 80 "                                | 29 "              | 866 79                         | 786 79                                  | 837 79            |                                                       |
| 62 04              | 62 04             | "                  | "                 | "                  | "                 | 62 04                               | 62 04             | 62 04                          | "                                       | "                 |                                                       |
| 979 "              | 472 50            | 700 71             | 900 97            | 59 70              | 418 94            | 1,792 41                            | 1,792 41          | 1,792 41                       | "                                       | "                 |                                                       |
| 1,545 19           | 932 39            | 1,734 98           | 1,717 47          | 231 56             | 833 41            | 3,564 73                            | 3,483 27          | 4,626 52                       | 1,061 79                                | 1,143 25          |                                                       |

Segue Quadro dimostrativo dell'avanzamento dello

SITUAZIONE al

| LINEA                                                    | TRONCO                                       | DENOMINAZIONE<br>DELLE GALLERIE    | AVANZA             |                   |                    |                   |                    |                   |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
|                                                          |                                              |                                    | Nel 1870-71        |                   | Nel 1872           |                   | Nel 1873           |                   |
|                                                          |                                              |                                    | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione |
|                                                          |                                              | <i>Riporto . . .</i>               | "                  | "                 | "                  | "                 | 53 "               | "                 |
| <i>Segue</i><br><b>Linea Potenza-Torremare . . . . .</b> | <i>Segue</i><br>Trivigno-Grassano . . . . .  | 54. Fattore . . . . .              | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 55. Vallicante . . . . .           | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 56. San Domenico . . . . .         | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | Totali . . .                       | "                  | "                 | "                  | "                 | 53 "               | "                 |
| <b>Linea di Cosenza . .</b>                              | Cassano-Macchia della Tavola . . . . .       | 57. Collemonco . . . . .           | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 58. Penacchio . . . . .            | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | Totali . . .                       | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | Totali per la rete di Calabria . . | 1,015 54           | 767 59            | 3,039 26           | 1,007 56          | 2,912 40           | 4,108 76          |
| RETE DI SICILIA.                                         |                                              |                                    |                    |                   |                    |                   |                    |                   |
|                                                          | Dalla stazione di Palermo al Porto . . . . . | 1. Tuchery . . . . .               | 43 "               | 43 "              | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 2. Castro . . . . .                | 209 "              | 62 75             | 18 30              | 164 55            | "                  | "                 |
|                                                          | Galleria di Lercara . . . . .                | 3. Lercara . . . . .               | 276 80             | 12 70             | 748 97             | 784 40            | "                  | 228 67            |
| <b>Linea Palermo-Girgenti . . . . .</b>                  | Campofranco-Caldare . . . . .                | 4. Del Ferro . . . . .             | "                  | "                 | 31 70              | "                 | 73 42              | 42 "              |
|                                                          | Caldare-Girgenti . . . . .                   | 5. San Giuseppuzzo . . . . .       | 14 50              | "                 | 373 81             | 74 50             | 12 09              | 269 80            |
|                                                          |                                              | 6. Spina Santa . . . . .           | 107 50             | 107 50            | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          | Girgenti-Porto Empedocle . . . . .           | 7. Molino a Vento . . . . .        | 405 40             | 377 10            | "                  | 28 30             | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 8. Meta . . . . .                  | 240 "              | 45 "              | "                  | 195 "             | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 9. Caos . . . . .                  | 475 "              | 173 "             | "                  | 302 "             | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | Totali . . .                       | 1,771 20           | 821 05            | 1,172 78           | 1,548 75          | 85 51              | 540 47            |
|                                                          |                                              | 10. Gallodagro . . . . .           | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 11. Gazziano . . . . .             | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
| <b>Campofranco-Serradifalco . . . . .</b>                | Campofranco-Serradifalco . . . . .           | 12. Concezione . . . . .           | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 13. San Giuliano . . . . .         | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 14. Pantanazzo . . . . .           | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 15. Montefumante . . . . .         | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | 16. Monte Tullio . . . . .         | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                                          |                                              | Totali . . .                       | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |

Segue Allegato N° 6.

## LABRO-SICULE

1870, n° 5858

## scavo in piccola e grande sezione delle gallerie

31 dicembre 1876.

| MENTO OTTENUTO     |                   |                    |                   |                    |                   |                                     |                   | LUNGHEZZA<br>DELLE<br>GALLERIE | PARTE DA SCAVARSI<br>alla fine del 1876 |                   | ANNOTAZIONI                                              |
|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------|
| Nel 1874           |                   | Nel 1875           |                   | Nel 1876           |                   | Complessivamente<br>a tutto il 1876 |                   |                                | Piccola<br>sezione                      | Grande<br>sezione |                                                          |
| Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione                  | Grande<br>sezione |                                |                                         |                   |                                                          |
| 1,545 19           | 932 39            | 1,734 98           | 1,717 47          | 231 56             | 833 41            | 3,564 73                            | 3,483 27          | 4,626 52                       | 1,061 79                                | 1,143 25          |                                                          |
| 112 30             | 49 "              | 194 90             | 231 30            | 71 95              | 98 85             | 379 15                              | 379 15            | 379 15                         | "                                       | "                 |                                                          |
| 76 50              | 76 50             | "                  | "                 | "                  | "                 | 76 50                               | 76 50             | 76 50                          | "                                       | "                 |                                                          |
| 352 "              | "                 | 120 70             | 429 35            | 92 35              | 135 70            | 565 05                              | 565 05            | 565 05                         | "                                       | "                 |                                                          |
| 2,085 99           | 1,057 89          | 2,050 58           | 2,378 12          | 395 86             | 1,067 96          | 4,585 43                            | 4,503 97          | 5,647 22                       | 1,061 79                                | 1,143 25          |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 618 "                          | 618 "                                   | 618 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 206 "                          | 206 "                                   | 206 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 824 "                          | 824 "                                   | 824 "             |                                                          |
| 6,140 35           | 4,953 05          | 6,282 53           | 5,791 65          | 1,613 35           | 2,380 86          | 21,003 43                           | 19,009 47         | 24,704 22                      | 3,700 79                                | 5,694 75          |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 43 "                                | 43 "              | 43 "                           | "                                       | "                 |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 227 30                              | 227 30            | 227 30                         | "                                       | "                 |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 1,025 77                            | 1,025 77          | 1,025 77                       | "                                       | "                 |                                                          |
| "                  | 63 12             | "                  | "                 | "                  | "                 | 105 12                              | 105 12            | (9) 105 12                     | "                                       | "                 | (9) Non compresi m. 17,03 di<br>galleria artificiale.    |
| 33 17              | 89 27             | "                  | "                 | "                  | "                 | 433 57                              | 433 57            | (10) 433 57                    | "                                       | "                 | (10) Non sono compresi m. 78<br>di galleria artificiale. |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 107 50                              | 107 50            | 107 50                         | "                                       | "                 |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 405 40                              | 405 40            | 405 40                         | "                                       | "                 |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 240 "                               | 240 "             | 240 "                          | "                                       | "                 |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 475 "                               | 475 "             | 475 "                          | "                                       | "                 |                                                          |
| 33 17              | 152 39            | "                  | "                 | "                  | "                 | 3,062 66                            | 3,062 66          | 3,062 66                       | "                                       | "                 |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 165 "                          | 165 "                                   | 165 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 265 "                          | 265 "                                   | 265 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 125 "                          | 125 "                                   | 125 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 228 "                          | 228 "                                   | 228 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 215 "                          | 215 "                                   | 215 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 810 "                          | 810 "                                   | 810 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 452 "                          | 452 "                                   | 452 "             |                                                          |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | "                                   | "                 | 2,260 "                        | 2,260 "                                 | 2,260 "           |                                                          |

## Segue Quadro dimostrativo dell'avanzamento dello

SITUAZIONE al

| LINEA                            | TRONCO                             | DENOMINAZIONE<br>DELLE GALLERIE                      | AVANZA             |                   |                    |                   |                    |                   |
|----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
|                                  |                                    |                                                      | Nel 1870-71        |                   | Nel 1872           |                   | Nel 1873           |                   |
|                                  |                                    |                                                      | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione |
| Linea Leonforte-Li-<br>cata..... | Leonforte-Villarosa . . . . .      | 17. Misericordia . . . . .                           | 704                | "                 | 508 20             | 267 30            | 4 09               | 948 99            |
|                                  |                                    | 18. Porcello . . . . .                               | "                  | "                 | 82 20              | 37 "              | 136 46             | 133 10            |
|                                  |                                    | 19. Fasella . . . . .                                | "                  | "                 | 480 30             | "                 | 196 09             | 525 39            |
|                                  | Villarosa-Santa Caterina . . . . . | 20. Portella . . . . .                               | "                  | "                 | 182 "              | 48 "              | 538 55             | 380 08            |
|                                  |                                    | 21. Xirbi . . . . .                                  | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                  | Santa Caterina-San Cataldo         | 22. Bussiti 1 <sup>a</sup> . . . . .                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 152 90             | "                 |
|                                  |                                    | 23. Bussiti 2 <sup>a</sup> . . . . .                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 80 "               | 11 93             |
|                                  |                                    | 24. Caltanissetta . . . . .                          | "                  | "                 | 409 33             | "                 | 971 59             | 388 82            |
|                                  | San Cataldo-Canicatti . . . . .    | 25. San Michele . . . . .                            | "                  | "                 | "                  | "                 | 219 20             | 152 "             |
|                                  |                                    | 26. Grotta d'Acqua . . . . .                         | "                  | "                 | "                  | "                 | 94 "               | 46 "              |
|                                  | Canicatti-Favarotta . . . . .      | 27. Spadafora 1 <sup>a</sup> . . . . .               | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                  |                                    | 28. Spadafora 2 <sup>a</sup> . . . . .               | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                  |                                    | 29. Favarotta 1 <sup>a</sup> . . . . .               | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                  |                                    | 30. Favarotta 2 <sup>a</sup> . . . . .               | "                  | "                 | "                  | "                 | 97 "               | 43 "              |
|                                  |                                    | 31. Favarotta 3 <sup>a</sup> . . . . .               | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                  | Favarotta-Licata . . . . .         | 32. Passerello 1 <sup>a</sup> . . . . .              | "                  | "                 | "                  | "                 | 118 "              | "                 |
|                                  |                                    | 33. Passerello 2 <sup>a</sup> . . . . .              | "                  | "                 | "                  | "                 | 143 60             | 28 "              |
|                                  |                                    | 34. Passerello 3 <sup>a</sup> . . . . .              | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                  |                                    | 35. Fucile 1 <sup>a</sup> . . . . .                  | "                  | "                 | "                  | "                 | 167 15             | 36 50             |
|                                  |                                    | 36. Fucile 2 <sup>a</sup> . . . . .                  | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                  |                                    | 37. Fucile 3 <sup>a</sup> . . . . .                  | "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 |
|                                  |                                    | 38. Porretta . . . . .                               | "                  | "                 | "                  | "                 | 49 80              | "                 |
|                                  |                                    | Totali . . . . .                                     | 704                | "                 | 1,662 03           | 352 30            | 2,968 43           | 2,693 81          |
|                                  |                                    | Totali per la rete di Sicilia . . . . .              | 2,475 20           | 821 05            | 2,834 81           | 1,901 05          | 3,053 94           | 3,234 28          |
|                                  |                                    | Totali per la rete di Calabria . . . . .             | 1,015 54           | 767 59            | 3,039 26           | 1,007 56          | 2,912 40           | 4,108 76          |
|                                  |                                    | Totali generali per la rete Calabro-Sicula . . . . . | 3,490 74           | 1,588 64          | 5,874 07           | 2,908 61          | 5,966 34           | 7,343 04          |

Segue Allegato N° 6.

## LABRO-SICULE

1870, n° 5858

## scavo in piccola e grande sezione delle gallerie

31 dicembre 1876.

| MENTO OTTENUTO     |                   |                    |                   |                    |                   |                                     |                   | LUNGHEZZA<br>DELLE<br>GALLERIE | PARTE DA SCAVARSI<br>alla fine del 1876 |                   | ANNOZZIONI                                                                                                             |
|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nel 1874           |                   | Nel 1875           |                   | Nel 1876           |                   | Complessivamente<br>a tutto il 1876 |                   |                                | Piccola<br>sezione                      | Grande<br>sezione |                                                                                                                        |
| Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione | Grande<br>sezione | Piccola<br>sezione                  | Grande<br>sezione |                                |                                         |                   |                                                                                                                        |
| "                  | "                 | "                  | "                 | "                  | "                 | 1,216 29                            | 1,216 29          | (11) 1,216 29                  | "                                       | "                 | (11) Non compresi m. 207,54 di galleria artificiale.                                                                   |
| "                  | 48 56             | "                  | "                 | "                  | "                 | 218 66                              | 218 66            | 218 66                         | "                                       | "                 |                                                                                                                        |
| "                  | 151 "             | "                  | "                 | "                  | "                 | 676 39                              | 676 39            | (12) 676 39                    | "                                       | "                 | (12) Non compresi m. 65,32 di galleria artificiale.                                                                    |
| 223 02             | 395 74            | 150 "              | 138 80            | "                  | 130 95            | 1,093 57                            | 1,093 57          | (13) 1,093 57                  | "                                       | "                 | (13) Non compresi m. 45 di galleria artificiale.                                                                       |
| 52 50.             | 47 05             | "                  | 5 45              | "                  | "                 | 52 50                               | 52 50             | 52 50                          | "                                       | "                 |                                                                                                                        |
| 55 55              | "                 | "                  | 208 45            | "                  | "                 | 208 45                              | 208 45            | (14) 208 45                    | "                                       | "                 | (14) Non compresi m. 39,30 di galleria artificiale.                                                                    |
| 28 93              | 37 "              | 13 65              | 73 65             | "                  | "                 | 122 58                              | 122 58            | 122 58                         | "                                       | "                 |                                                                                                                        |
| 61 60              | 454 88            | 51 85              | 327 29            | 0 11               | 184 04            | 1,494 48                            | 1,355 03          | (15) 1,658 40                  | 163 92                                  | 303 37            | (15) Non compresi m. 89,29 di galleria artificiale.                                                                    |
| "                  | 67 20             | "                  | "                 | "                  | "                 | 219 20                              | 219 20            | 219 20                         | "                                       | "                 |                                                                                                                        |
| "                  | 48 "              | "                  | "                 | "                  | "                 | 94 "                                | 94 "              | 94 "                           | "                                       | "                 |                                                                                                                        |
| "                  | "                 | 10 "               | "                 | 55 "               | 22 75             | 65 "                                | 22 75             | (16) 65 "                      | "                                       | 42 25             | (16) Non compresi m. 91,00 di galleria artificiale.                                                                    |
| "                  | "                 | 5 "                | "                 | 72 "               | 37 90             | 77 "                                | 37 90             | (17) 110 "                     | 33 "                                    | 72 10             | (17) Non compresi m. 90,00 di galleria artificiale.                                                                    |
| 13 20              | "                 | 35 80              | 49 "              | 3 90               | 3 90              | 52 90                               | 52 90             | (18) 52 90                     | "                                       | "                 | (18) Non compresi m. 45,10 di galleria artificiale.                                                                    |
| 43 80              | 80 "              | "                  | "                 | 79 65              | 72 60             | 220 45                              | 195 60            | (19) 311 60                    | 91 15                                   | 116 "             | (19) Non compresi m. 40,40 di galleria artificiale.                                                                    |
| 102 70             | 38 "              | 7 "                | 71 20             | 99 30              | 85 70             | 209 "                               | 194 90            | (20) 209 "                     | "                                       | 14 10             | (20) Non compresi m. 33 di galleria artificiale.                                                                       |
| 103 30             | 40 76             | 121 52             | 241 96            | 66 22              | 126 32            | 409 04                              | 409 04            | (21) 409 04                    | "                                       | "                 | (21) Non compresi m. 46,96 di galleria artificiale.                                                                    |
| 105 70             | 93 30             | 124 18             | 173 68            | 47 45              | 71 22             | 420 93                              | 366 20            | (22) 824 60                    | 403 67                                  | 458 40            | (22) Non compresi m. 38,80 di galleria artificiale.                                                                    |
| 35 60              | "                 | 12 74              | 48 34             | "                  | "                 | 48 34                               | 48 34             | (23) 48 34                     | "                                       | "                 | (23) Non compresi m. 66,96 di galleria artificiale.                                                                    |
| 186 50             | 43 50             | 80 50              | 268 40            | 11 35              | 30 97             | 445 50                              | 379 37            | (24) 1,113 03                  | 667 53                                  | 733 66            | (24) Non compresi m. 40,63 di galleria artificiale.                                                                    |
| "                  | "                 | "                  | "                 | 96 50              | 42 "              | 96 50                               | 42 "              | 449 36                         | 352 86                                  | 407 36            |                                                                                                                        |
| "                  | "                 | 127 "              | 87 "              | "                  | 40 "              | 127 "                               | 127 "             | (25) 127 "                     | "                                       | "                 | (25) Non compresi m. 10,70 di galleria artificiale.                                                                    |
| 98 20              | 55 50             | 10 46              | 102 96            | "                  | "                 | 158 46                              | 158 46            | (26) 158 46                    | "                                       | "                 | (26) Non compresi m. 27,73 di galleria artificiale.                                                                    |
| 1,110 60           | 1,600 49          | 749 70             | 1,796 18          | 531 48             | 848 35            | 7,726 24                            | 7,291 13          | 9,438 37                       | 1,712 13                                | 2,147 24          |                                                                                                                        |
|                    |                   |                    |                   |                    |                   |                                     |                   |                                |                                         |                   | Sulla linea Leonforte-Licata vi sono inoltre numero 11 gallerie artificiali della lunghezza complessiva di m. 1060,41. |
| 1,143 77           | 1,752 88          | 749 70             | 1,796 18          | 531 48             | 848 35            | 10,788 90                           | 10,353 79         | 14,761 03                      | 3,972 13                                | 4,407 24          |                                                                                                                        |
| 6,140 35           | 4,953 05          | 6,282 53           | 5,791 65          | 1,613 35           | 2,380 86          | 21,003 43                           | 19,009 47         | 24,704 22                      | 3,700 79                                | 5,694 75          |                                                                                                                        |
| 7,284 12           | 6,705 93          | 7,032 23           | 7,587 83          | 2,144 83           | 3,229 21          | 31,792 33                           | 29,363 26         | 39,465 25                      | 7,672 92                                | 10,101 99         |                                                                                                                        |



# FERROVIE CALABRO-SICULE

---

**Legge 28 agosto 1870, n° 5858**

---

Quadro indicante l'andamento planimetrico,  
la forma stradale, le opere d'arte, gli attraversamenti ed i fabbricati  
dei singoli tronchi delle ferrovie suddette.





## Quadro indicante l'andamento planimetrico, la forma stradale, le opere d'arte,

| INDICAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI TRONCHI           | LUNGHEZZA                              |                                |                              |                           | RAGGIO      |             |        |       |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|---------------------------|-------------|-------------|--------|-------|
|                                                    | degli<br>allineamenti                  | dei tratti in curva con raggio |                              |                           | complessiva | delle curve |        |       |
|                                                    |                                        | inferiore<br>a 500 metri       | da 500 metri<br>a 1000 metri | superiore<br>a 1000 metri |             | massimo     | minimo |       |
| <b>RETE DI CALABRIA.</b>                           |                                        |                                |                              |                           |             |             |        |       |
| Linea del Jonio . . .                              | Cariati-Cirò . . . . .                 | 18,245 75                      | "                            | 1,912 92                  | 2,922 33    | 23,081 "    | 4,000  | 550   |
|                                                    | Cirò-Strongoli . . . . .               | 12,706 18                      | "                            | 1,846 90                  | 1,411 92    | 15,965 "    | 2,000  | 500   |
|                                                    | Strongoli-Cotrone . . . . .            | 13,290 18                      | "                            | 723 88                    | 2,115 94    | 16,130 "    | 4,000  | 700   |
|                                                    | Cotrone-Roccabernarda . . . . .        | 22,852 09                      | "                            | 6,352 96                  | 1,914 95    | 31,120 "    | 3,000  | 500   |
|                                                    | Roccabernarda-Catanzaro . . . . .      | 21,990 53                      | "                            | "                         | 5,999 97    | 27,990 50   | 10,000 | 2,000 |
|                                                    | Catanzaro-Soverato . . . . .           | 11,713 51                      | "                            | 2,863 78                  | 1,958 71    | 16,536 "    | 2,000  | 500   |
|                                                    | Galleria di Stalleti . . . . .         | 888 75                         | "                            | 1,017 99                  | "           | 1,906 74    | 1,000  | 750   |
|                                                    | Soverato-Assi . . . . .                | 21,114 37                      | "                            | 707 52                    | 4,289 15    | 26,111 04   | 20,000 | 900   |
| Totale . . . . .                                   | 122,801 36                             | "                              | 15,425 95                    | 20,612 97                 | 158,840 28  | 20,000      | 500    |       |
| Linea Eboli-Potenza                                | Eboli-Contursi . . . . .               | 8,488 60                       | 5,269 77                     | 4,535 80                  | "           | 18,294 17   | 1,000  | 350   |
|                                                    | Contursi-Romagnano . . . . .           | 11,065 52                      | 2,790 98                     | 7,323 50                  | "           | 21,180 "    | 1,000  | 400   |
|                                                    | Romagnano-Muro Bella . . . . .         | 7,396 90                       | 4,835 39                     | 2,256 83                  | "           | 14,489 12   | 500    | 350   |
|                                                    | Muro Bella-Picerno . . . . .           | 8,010 89                       | 5,744 62                     | 943 57                    | "           | 14,699 08   | 1,000  | 400   |
|                                                    | Picerno-Potenza . . . . .              | 7,886 99                       | 5,238 14                     | 2,987 08                  | "           | 16,112 21   | 1,000  | 400   |
| Totale . . . . .                                   | 42,848 90                              | 23,878 90                      | 18,046 78                    | "                         | 84,774 58   | 1,000       | 350    |       |
| Linea Potenza-Torremare . . . . .                  | Potenza-Trivigno . . . . .             | 10,708 91                      | 7,141 53                     | 4,232 48                  | "           | 22,082 92   | 2,000  | 400   |
|                                                    | Trivigno-Grassano . . . . .            | 14,193 87                      | 5,147 11                     | 5,231 90                  | "           | 24,572 88   | 1,500  | 400   |
|                                                    | Grassano-Ferrandina . . . . .          | 17,561 97                      | "                            | 5,145 40                  | "           | 22,707 37   | 1,000  | 1,000 |
|                                                    | Ferrandina-Pisticci . . . . .          | 8,938 14                       | "                            | 3,606 75                  | 502 07      | 13,106 96   | 1,500  | 1,000 |
|                                                    | Pisticci-Torremare . . . . .           | 14,633 30                      | 1,585 79                     | 7,658 64                  | 863 94      | 24,741 67   | 2,000  | 500   |
| Totale . . . . .                                   | 66,036 19                              | 13,874 43                      | 25,935 17                    | 1,366 01                  | 107,211 80  | 2,000       | 400    |       |
| Linea di Cosenza . . . . .                         | Cassano-Macchia della Tavola . . . . . | 28,118 98                      | "                            | 4,235 22                  | 4,579 54    | 36,983 74   | 6,000  | 500   |
|                                                    | Macchia della Tavola-Cosenza . . . . . | 25,305 81                      | "                            | 1,545 50                  | 4,671 32    | 31,522 63   | 3,000  | 500   |
| Totale . . . . .                                   | 53,424 79                              | "                              | 5,830 72                     | 9,250 86                  | 68,506 37   | 6,000       | 500    |       |
| <b>Totale per la rete di Calabria . . . . .</b>    |                                        |                                |                              |                           |             |             |        |       |
|                                                    | 285,111 24                             | 37,753 33                      | 65,238 62                    | 31,229 84                 | 419,333 03  | 20,000      | 350    |       |
| <b>RETE DI SICILIA.</b>                            |                                        |                                |                              |                           |             |             |        |       |
| Linea Palermo-Girgenti . . . . .                   | Dalla stazione di Palermo al porto     | 3,485 16                       | 1,023 79                     | 1,557 45                  | 101 20      | 6,167 60    | 2,000  | 300   |
|                                                    | Galleria di Lercara . . . . .          | 1,216 99                       | 467 56                       | 295 03                    | "           | 1,979 58    | 500    | 300   |
|                                                    | Lercara-San Pietro . . . . .           | 9,774 69                       | 2,903 94                     | 3,748 01                  | 1,048 36    | 17,475 "    | 4,000  | 300   |
|                                                    | San Pietro-Campofranco . . . . .       | 6,404 44                       | 3,342 49                     | 1,276 06                  | "           | 11,022 99   | 600    | 300   |
|                                                    | Campofranco-Caldare . . . . .          | 7,550 67                       | 7,084 33                     | 2,151 20                  | "           | 16,786 20   | 600    | 400   |
|                                                    | Caldare-Girgenti . . . . .             | 4,203 83                       | 2,862 98                     | 1,599 22                  | 708 61      | 9,374 64    | 1,400  | 350   |
|                                                    | Girgenti-Porto Empedocle . . . . .     | 5,167 54                       | 4,069 07                     | 627 57                    | 229 19      | 10,093 37   | 1,000  | 300   |
| Totale . . . . .                                   | 37,803 32                              | 21,754 16                      | 11,254 54                    | 2,087 36                  | 72,899 38   | 4,000       | 300    |       |
| Linea Campofranco-Montedoro-Serradifalco . . . . . | 11,522 94                              | 4,215 35                       | 13,277 34                    | 496 37                    | 29,512 "    | 1,800       | 350    |       |
| Linea Leonforte-Licata . . . . .                   | Leonforte-Villarosa . . . . .          | 9,026 46                       | 10,790 82                    | 2,237 47                  | "           | 22,054 75   | 850    | 300   |
|                                                    | Galleria della Misericordia . . . . .  | 6,047 44                       | 2,892 90                     | 5,634 30                  | 624 41      | 15,199 05   | 2,500  | 400   |
|                                                    | Santa Caterina-San Cataldo . . . . .   | 5,745 94                       | 3,784 62                     | 3,540 59                  | "           | 13,071 15   | 1,000  | 400   |
|                                                    | San Cataldo-Canicatti . . . . .        | 8,791 55                       | 6,963 66                     | 5,774 55                  | 736 15      | 22,265 91   | 3,000  | 300   |
|                                                    | Canicatti-Favarotta . . . . .          | 8,682 70                       | 7,952 82                     | 9,955 76                  | "           | 26,591 28   | 1,000  | 300   |
|                                                    | Favarotta-Licata . . . . .             | 11,522 88                      | 4,049 36                     | 3,248 60                  | "           | 18,820 84   | 1,000  | 330   |
| Totale . . . . .                                   | 49,816 97                              | 36,434 18                      | 30,391 27                    | 1,360 56                  | 118,002 98  | 3,000       | 300    |       |
| <b>Totale per la rete di Sicilia . . . . .</b>     |                                        |                                |                              |                           |             |             |        |       |
|                                                    | 99,143 23                              | 62,403 69                      | 54,923 15                    | 3,944 29                  | 220,414 36  | 4,000       | 300    |       |
| <b>Totale per la rete di Calabria . . . . .</b>    |                                        |                                |                              |                           |             |             |        |       |
|                                                    | 285,111 24                             | 37,753 33                      | 65,238 62                    | 31,229 84                 | 419,333 03  | 20,000      | 350    |       |
| <b>Totale per la rete Calabro-Sicula . . . . .</b> |                                        |                                |                              |                           |             |             |        |       |
|                                                    | 384,254 47                             | 100,157 02                     | 120,161 77                   | 35,174 13                 | 639,747 39  | 20,000      | 300    |       |





# FERROVIE CALABRO-SICULE

---

**Legge 28 agosto 1870, n° 5858**

---

**Quadro indicante le lunghezze e l'andamento altimetrico  
dei singoli tronchi delle ferrovie suddette.**



## Quadro indicante le lunghezze e Pandamento alti

| INDICAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI TRONCHI                  | LUNGHEZZE PARZIALI DELLE               |                         |                          |                          |                          |                          |          |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----------|
|                                                           | In ascesa                              |                         |                          |                          |                          |                          |          |
|                                                           | dal 0 al 5<br>per 1000                 | dal 5 al 10<br>per 1000 | dal 10 al 15<br>per 1000 | dal 15 al 20<br>per 1000 | dal 20 al 25<br>per 1000 | dal 25 al 30<br>per 1000 |          |
| <b>RETE DI CALABRIA.</b>                                  |                                        |                         |                          |                          |                          |                          |          |
| <b>Linea del Jonio . . .</b>                              | Cariati-Cirò . . . . .                 | 7,700 "                 | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Cirò-Strongoli . . . . .               | 4,200 "                 | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Strongoli-Cotrone . . . . .            | 350 "                   | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Cotrone-Roccabernarda . . . . .        | 5,475 "                 | 5,470 "                  | 300 "                    | 2,400 "                  | "                        | "        |
|                                                           | Roccabernarda-Catanzaro . . . . .      | 9,400 "                 | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Catanzaro-Soverato . . . . .           | 2,789 02                | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Galleria di Stalleti . . . . .         | 1,702 72                | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Soverato-Assi . . . . .                | 3,296 "                 | 1,224 66                 | "                        | "                        | "                        | "        |
| <b>Totali . . .</b>                                       | <b>34,912 74</b>                       | <b>6,694 66</b>         | <b>300 "</b>             | <b>2,400 "</b>           | <b>"</b>                 | <b>"</b>                 |          |
| <b>Linea Eboli-Potenza</b>                                | Eboli-Contursi . . . . .               | 4,889 49                | 1,293 12                 | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Contursi-Romagnano . . . . .           | 4,536 80                | 9,648 20                 | 2,471 63                 | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Romagnano-Muro Bella . . . . .         | 470 "                   | 6,687 "                  | 6,133 12                 | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Muro Bella-Picerno . . . . .           | 940 "                   | "                        | 1,813 70                 | "                        | 5,301 "                  | 6,324 38 |
|                                                           | Picerno-Potenza . . . . .              | "                       | "                        | "                        | 590 "                    | 5,060 "                  | "        |
| <b>Totali . . .</b>                                       | <b>10,836 29</b>                       | <b>17,528 32</b>        | <b>10,418 45</b>         | <b>590 "</b>             | <b>10,361 "</b>          | <b>6,324 38</b>          |          |
| <b>Linea Potenza-Torremare</b>                            | Potenza-Trivigno . . . . .             | "                       | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Trivigno-Grassano . . . . .            | "                       | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Grassano-Ferrandina . . . . .          | "                       | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Ferrandina-Pisticci . . . . .          | 1,500 "                 | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Pisticci-Torremare . . . . .           | 400 "                   | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
| <b>Totali . . .</b>                                       | <b>1,900 "</b>                         | <b>"</b>                | <b>"</b>                 | <b>"</b>                 | <b>"</b>                 | <b>"</b>                 |          |
| <b>Linea di Cosenza . . .</b>                             | Cassano-Macchia della Tavola . . . . . | 12,541 30               | 6,616 34                 | 4,256 89                 | 800 "                    | "                        | "        |
|                                                           | Macchia della Tavola-Cosenza . . . . . | 6,445 52                | 10,272 "                 | 6,923 "                  | "                        | "                        | "        |
|                                                           | <b>Totali . . .</b>                    | <b>18,986 82</b>        | <b>16,888 34</b>         | <b>11,179 89</b>         | <b>800 "</b>             | <b>"</b>                 | <b>"</b> |
| <b>Totali per la rete di Calabria . . . . .</b>           | <b>66,635 85</b>                       | <b>41,111 32</b>        | <b>21,898 34</b>         | <b>3,790 "</b>           | <b>10,361 "</b>          | <b>6,324 38</b>          |          |
| <b>RETE DI SICILIA.</b>                                   |                                        |                         |                          |                          |                          |                          |          |
| <b>Linea Palermo-Girgenti . . . . .</b>                   | Dalla stazione di Palermo al porto     | 596 "                   | 728 "                    | 1,111 15                 | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Galleria di Lercara . . . . .          | "                       | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Lercara-San Pietro . . . . .           | "                       | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | San Pietro-Campofranco . . . . .       | 105 06                  | 75 88                    | 170 "                    | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Campofranco-Caldare . . . . .          | 1,393 25                | 1,784 93                 | 2,079 16                 | 2,004 55                 | 300 "                    | 3,843 48 |
|                                                           | Caldare-Girgenti . . . . .             | "                       | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Girgenti-Porto Empedocle . . . . .     | "                       | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
| <b>Totali . . .</b>                                       | <b>2,094 31</b>                        | <b>2,588 81</b>         | <b>3,360 31</b>          | <b>2,004 55</b>          | <b>300 "</b>             | <b>3,843 48</b>          |          |
| <b>Linea Campofranco-Montedoro-Serradifalco . . . . .</b> | <b>3,220 81</b>                        | <b>7,503 77</b>         | <b>3,278 53</b>          | <b>2,207 81</b>          | <b>7,489 84</b>          | <b>"</b>                 |          |
| <b>Linea Leonforte-Licata . . . . .</b>                   | Leonforte-Villarosa . . . . .          | "                       | 300 "                    | "                        | 417 14                   | 9,460 "                  | 1,120 "  |
|                                                           | Galleria della Misericordia . . . . .  | "                       | "                        | "                        | "                        | "                        | "        |
|                                                           | Villarosa-Santa Caterina . . . . .     | "                       | 731 80                   | 2,372 20                 | 2,462 54                 | 2,965 23                 | "        |
|                                                           | Santa Caterina-San Cataldo . . . . .   | 500 "                   | 600 "                    | 210 "                    | 1,429 "                  | 3,108 77                 | 676 47   |
|                                                           | San Cataldo-Canicatti . . . . .        | 100 "                   | 2,634 50                 | 4,214 "                  | 620 "                    | "                        | "        |
|                                                           | Canicatti-Favarotta . . . . .          | "                       | 250 "                    | "                        | "                        | "                        | "        |
| Favarotta-Licata . . . . .                                | "                                      | 850 "                   | "                        | 1,640 "                  | "                        | "                        |          |
| <b>Totali . . .</b>                                       | <b>600 "</b>                           | <b>5,366 30</b>         | <b>6,796 20</b>          | <b>6,568 68</b>          | <b>15,534 "</b>          | <b>1,796 47</b>          |          |
| <b>Totali per la rete di Sicilia . . . . .</b>            | <b>5,915 12</b>                        | <b>15,458 88</b>        | <b>13,435 04</b>         | <b>10,781 04</b>         | <b>23,323 84</b>         | <b>5,630 95</b>          |          |
| <b>Totali per la rete di Calabria . . . . .</b>           | <b>66,635 85</b>                       | <b>41,111 32</b>        | <b>21,898 34</b>         | <b>3,790 "</b>           | <b>10,361 "</b>          | <b>6,324 38</b>          |          |
| <b>Totali per la rete Calabro-Sicula . . . . .</b>        | <b>72,550 97</b>                       | <b>56,570 20</b>        | <b>35,333 38</b>         | <b>14,571 04</b>         | <b>33,684 84</b>         | <b>11,964 33</b>         |          |

## LABRO-SICULE

1870, n° 5858

metrico dei singoli tronchi delle ferrovie suddette.

| TRATTE IN PENDENZA  |                      |                       |                       |                       |                       | LUNGHEZZA TOTALE |            |             | LUNGHEZZA complessiva di ciascun tronco |
|---------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|------------|-------------|-----------------------------------------|
| In discesa          |                      |                       |                       |                       |                       | DELLE TRATTE     |            |             |                                         |
| dal 0 al 5 per 1000 | dal 5 al 10 per 1000 | dal 10 al 15 per 1000 | dal 15 al 20 per 1000 | dal 20 al 25 per 1000 | dal 25 al 30 per 1000 | in ascesa        | in discesa | orizzontali |                                         |
| 6,700 "             | "                    | "                     | "                     | "                     | "                     | 7,700 "          | 6,700 "    | 8,681 "     | 23,081 "                                |
| 4,330 "             | "                    | "                     | "                     | "                     | "                     | 4,200 "          | 4,330 "    | 7,435 "     | 15,965 "                                |
| 2,150 "             | "                    | "                     | "                     | "                     | "                     | 350 "            | 2,150 "    | 13,630 "    | 16,130 "                                |
| 4,900 "             | 3,100 "              | 3,700 "               | 1,100 "               | "                     | "                     | 13,645 "         | 12,800 "   | 4,675 "     | 31,120 "                                |
| 8,407 50            | "                    | "                     | "                     | "                     | "                     | 9,400 "          | 8,407 50   | 10,183 "    | 27,990 50                               |
| 4,789 15            | "                    | "                     | "                     | "                     | "                     | 2,789 02         | 4,789 15   | 8,957 83    | 16,536 "                                |
| 4,736 72            | 191 66               | "                     | "                     | "                     | "                     | 1,702 72         | "          | 204 02      | 1,906 74                                |
|                     |                      |                       |                       |                       |                       | 4,520 66         | 4,928 38   | 16,662 "    | 26,111 04                               |
| 36,013 37           | 3,291 66             | 3,700 "               | 1,100 "               | "                     | "                     | 44,307 40        | 44,105 03  | 70,427 85   | 158,840 28                              |
| 2,558 90            | 4,125 "              | "                     | "                     | "                     | "                     | 6,182 61         | 6,683 90   | 5,427 66    | 18,294 17                               |
| "                   | "                    | "                     | "                     | "                     | "                     | 16,656 63        | "          | 4,523 37    | 21,180 "                                |
| "                   | "                    | "                     | "                     | "                     | "                     | 13,190 12        | "          | 1,299 "     | 14,489 12                               |
| 124 "               | 200 "                | 8,865 "               | "                     | "                     | "                     | 14,379 08        | "          | 320 "       | 14,699 08                               |
|                     |                      |                       |                       |                       |                       | 5,650 "          | 9,189 "    | 1,273 21    | 16,112 21                               |
| 2,682 90            | 4,325 "              | 8,865 "               | "                     | "                     | "                     | 56,058 44        | 15,872 90  | 12,843 24   | 84,774 58                               |
| 2,860 "             | 10,733 "             | 7,800 "               | "                     | "                     | "                     | "                | 21,393 "   | 689 92      | 22,082 92                               |
| 8,638 61            | 4,400 10             | 18,590 97             | "                     | "                     | "                     | "                | 22,991 07  | 1,581 81    | 24,572 88                               |
| 6,398 76            | 11,320 50            | "                     | "                     | "                     | "                     | 1,500 "          | 19,959 11  | 2,748 26    | 22,707 37                               |
| 15,000 "            | 549 68               | "                     | "                     | "                     | "                     | 400 "            | 6,948 44   | 4,658 52    | 13,106 96                               |
|                     | 1,060 "              | "                     | "                     | "                     | "                     | "                | 16,060 "   | 8,281 67    | 24,741 67                               |
| 32,897 37           | 28,063 28            | 26,390 97             | "                     | "                     | "                     | 1,900 "          | 87,351 62  | 17,960 18   | 107,211 80                              |
| 800 "               | 604 "                | "                     | 300 "                 | 2,885 "               | "                     | 24,214 53        | 4,589 "    | 8,180 21    | 36,983 74                               |
| 800 "               | 180 "                | "                     | "                     | "                     | "                     | 23,640 52        | 980 "      | 6,902 11    | 31,522 63                               |
| 1,600 "             | 784 "                | "                     | 300 "                 | 2,885 "               | "                     | 47,855 05        | 5,569 "    | 15,082 32   | 68,506 37                               |
| 73,193 64           | 36,463 94            | 38,955 97             | 1,400 "               | 2,885 "               | "                     | 150,120 89       | 152,898 55 | 116,313 59  | 419,333 03                              |
| 285 45              | 1,406 90             | 545 "                 | 212 "                 | 335 "                 | "                     | 2,435 15         | 2,784 35   | 948 10      | 6,167 60                                |
| 110 "               | "                    | "                     | 900 "                 | "                     | 431 "                 | "                | 1,441 "    | 538 58      | 1,979 58                                |
| 708 25              | 3,301 50             | 4,492 82              | 3,089 32              | 1,637 31              | 2,712 85              | "                | 15,942 05  | 1,532 95    | 17,475 "                                |
| 93 74               | 2,760 72             | 604 04                | 4,179 92              | "                     | "                     | 350 94           | 7,638 42   | 3,033 63    | 11,022 99                               |
| 1,748 34            | 1,290 23             | 220 "                 | "                     | 332 40                | "                     | 11,405 37        | 3,590 97   | 1,789 86    | 16,786 20                               |
| 1,048 25            | 375 20               | 2,577 71              | 1,036 74              | 1,001 14              | 1,710 12              | "                | 7,749 16   | 1,625 48    | 9,374 64                                |
| 370 "               | 200 "                | 1,096 "               | 261 70                | 606 "                 | 5,318 27              | "                | 7,851 97   | 2,241 40    | 10,093 37                               |
| 4,364 03            | 9,334 55             | 9,535 57              | 9,679 68              | 3,911 85              | 10,172 24             | 14,191 46        | 46,997 92  | 11,710 "    | 72,899 38                               |
| "                   | 1,219 28             | "                     | "                     | "                     | "                     | 23,700 76        | 1,219 28   | 4,591 96    | 29,512 "                                |
| "                   | 648 "                | "                     | "                     | 4,128 80              | 4,930 21              | 11,297 14        | 9,707 01   | 1,050 60    | 22,054 75                               |
| 960 "               | 2,000 "              | 848 33                | 1,060 "               | 1,126 59              | 625 08                | 8,531 77         | 5,660 "    | 1,007 28    | 15,199 05                               |
| 222 73              | 1,214 76             | "                     | 970 44                | "                     | "                     | 6,524 24         | 3,145 20   | 3,401 71    | 13,071 15                               |
| 5,699 35            | 264 "                | 1,876 10              | 3,288 92              | 2,588 12              | "                     | 7,568 50         | 8,239 87   | 6,457 54    | 22,265 91                               |
| 3,909 "             | 3,159 83             | 933 83                | 14,766 69             | 3,355 64              | "                     | 250 "            | 24,569 70  | 1,781 58    | 26,591 28                               |
|                     | 2,989 "              | 2,842 "               | 1,034 70              | "                     | "                     | 2,490 "          | 14,130 34  | 2,200 50    | 18,820 84                               |
| 10,791 08           | 10,275 59            | 6,500 26              | 21,120 75             | 11,199 15             | 5,555 29              | 36,661 65        | 65,442 12  | 15,899 21   | 118,002 98                              |
| 15,155 11           | 20,829 42            | 16,035 83             | 30,800 43             | 15,111 "              | 15,727 53             | 74,553 87        | 113,659 32 | 32,201 17   | 220,414 36                              |
| 73,193 64           | 36,463 94            | 38,955 97             | 1,400 "               | 2,885 "               | "                     | 150,120 89       | 152,898 55 | 116,313 59  | 419,333 03                              |
| 88,348 75           | 57,293 36            | 54,991 80             | 32,200 43             | 17,996 "              | 15,727 53             | 224,674 76       | 266,557 87 | 148,514 76  | 639,747 39                              |



# FERROVIE CALABRO-SICULE

---

**Legge 28 agosto 1870, n° 5858**

---

Stato riassuntivo dei lavori eseguiti e delle provviste e spese  
d'amministrazione fatte a tutto l'anno 1876.



## Stato riassuntivo dei lavori eseguiti e delle provviste

| CATEGORIE DI SPESA                                                   | AMMONTARE DEI LAVORI, DELLE PROVVISTE E |               |               |               |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
|                                                                      | 1870-71                                 | 1872          | 1873          | 1874          |
| <b>RETE DI CALABRIA.</b>                                             |                                         |               |               |               |
| <b>1. Lavori:</b>                                                    |                                         |               |               |               |
| Linea del Jonio . . . . .                                            | 623,669 73                              | 3,084,127 96  | 6,244,613 07  | 10,063,384 13 |
| Id. Eboli-Potenza . . . . .                                          | 97,070 61                               | 1,614,285 74  | 2,434,795 16  | 3,200,302 84  |
| Id. Potenza-Torremare . . . . .                                      | »                                       | 1,020,947 49  | 4,011,965 39  | 6,447,259 69  |
| Id. di Cosenza . . . . .                                             | »                                       | 419,737 76    | 1,761,420 47  | 1,584,485 36  |
| Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi . . . . .  | »                                       | 122,318 30    | 8,750 »       | »             |
| Totale dei lavori . . . . .                                          | 720,740 34                              | 6,261,417 25  | 14,461,544 09 | 21,295,932 02 |
| <b>2. Provvista di materiale mobile:</b> . . . . .                   | 144,441 44                              | 40,462 50     | 324,430 58    | 2,956,885 99  |
| <b>3. Impianto delle linee telegrafiche</b> . . . . .                | »                                       | »             | 9,703 54      | 65,249 08     |
| <b>4. Spese di personale e di amministrazione (locali)</b> . . . . . | 437,312 89                              | 655,747 81    | 728,885 49    | 910,647 94    |
| <b>5. Spese generali di amministrazione</b> . . . . .                | 20,340 27                               | 30,921 62     | 29,735 44     | 33,607 59     |
| Totale complessivo per la rete di Calabria . . . . .                 | 1,322,834 94                            | 6,988,549 18  | 15,554,299 14 | 25,262,322 62 |
| <b>RETE DI SICILIA.</b>                                              |                                         |               |               |               |
| <b>1. Lavori:</b>                                                    |                                         |               |               |               |
| Linea Palermo-Girgenti . . . . .                                     | 4,068,761 83                            | 4,937,644 71  | 5,744,252 42  | 5,405,313 72  |
| Id. Campofranco-Serradifalco . . . . .                               | »                                       | »             | »             | »             |
| Id. Leonforte-Licata . . . . .                                       | 425,999 29                              | 5,663,378 16  | 8,548,122 90  | 7,311,521 83  |
| Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi . . . . .  | »                                       | 196,871 01    | »             | 298,036 07    |
| Totale dei lavori . . . . .                                          | 4,494,761 12                            | 10,797,893 88 | 14,292,375 32 | 13,014,871 62 |
| <b>2. Provviste di materiale mobile</b> . . . . .                    | 77,776 16                               | 21,787 50     | 174,693 40    | 1,592,169 38  |
| <b>3. Impianto delle linee telegrafiche</b> . . . . .                | »                                       | »             | 5,224 98      | 35,134 12     |
| <b>4. Spese di personale e di amministrazione (locali)</b> . . . . . | 246,931 59                              | 343,447 06    | 451,236 98    | 502,088 97    |
| <b>5. Spese generali di amministrazione</b> . . . . .                | 10,952 45                               | 16,650 09     | 16,011 38     | 18,599 61     |
| Totale complessivo per la rete di Sicilia . . . . .                  | 4,830,421 32                            | 11,179,778 53 | 14,939,542 06 | 15,162,863 70 |
| <b>RIASSUNTO.</b>                                                    |                                         |               |               |               |
| <b>1. Lavori</b> . . . . .                                           | 5,215,501 46                            | 17,059,311 13 | 28,753,919 41 | 34,310,803 64 |
| <b>2. Provviste di materiale mobile</b> . . . . .                    | 222,217 60                              | 62,250 »      | 499,123 93    | 4,549,055 37  |
| <b>3. Impianto delle linee telegrafiche</b> . . . . .                | »                                       | »             | 14,923 52     | 100,333 20    |
| <b>4. Spese di personale e di amministrazione (locali)</b> . . . . . | 684,244 48                              | 999,194 87    | 1,180,122 47  | 1,412,736 91  |
| <b>5. Spese generali di amministrazione</b> . . . . .                | 31,292 72                               | 47,571 71     | 45,746 82     | 52,207 20     |
| Totale generale . . . . .                                            | 6,153,256 26                            | 18,168,327 71 | 30,493,841 20 | 40,425,186 32 |

## LABRO-SICULE

1870, n° 5858

## e spese d'amministrazione fatte a tutto l'anno 1876.

| SPESE DI AMMINISTRAZIONE |               |                                  | Annotazioni                                                                                                                                                                                                                      |                |
|--------------------------|---------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1875                     | 1876          | Complessivamente a tutto il 1876 |                                                                                                                                                                                                                                  |                |
|                          |               |                                  | L'importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876 in . . . . . L.                                                                                                                                                                    | 143,860,130 70 |
| 6,091,046 73             | 1,108,989 74  | 27,215,831 36                    | comprende l'ammontare delle trattenute che debbono rimanere nelle casse dello Stato fino al collaudo finale, e le quali al 31 dicembre 1876 rilevavano a . . . . . »                                                             | 5,321,880 97   |
| 4,418,159 75             | 3,060,578 76  | 14,825,692 86                    | Residua perciò la somma certificata in conto dei lavori eseguiti a tutto il 1876, in . . . . . L.                                                                                                                                | 138,538,249 73 |
| 6,944,551 08             | 5,689,278 38  | 24,114,002 03                    | alla quale aggiungendo l'importo delle altre spese per materiale mobile, linee telegrafiche e spese di amministrazione, come contro, complessivamente in . . . . . »                                                             | 19,792,125 05  |
| 1,206,534 52             | 2,769,536 79  | 7,741,714 90                     | Si avrà il totale effettivo delle spese certificate a tutto il 1876 in . . . . . L.                                                                                                                                              | 158,330,374 78 |
| 85,448 62                | 766,812 80    | 983,329 72                       | delle quali furono ammesse a pagamento sui fondi stanziati a tutto il detto anno . . . . . »                                                                                                                                     | 157,884,414 15 |
| 18,745,740 70            | 13,895,196 47 | 74,880,570 87                    | E rimasero a pagarsi coi fondi stanziati pel 1877 . . . . . L.                                                                                                                                                                   | 445,960 63     |
| 2,867,593 80             | 1,291,938 89  | 7,625,753 20                     | Le somme autorizzate pella costruzione delle ferrovie di che trattasi sono le seguenti:                                                                                                                                          |                |
| 72,503 64                | 31,696 76     | 179,153 02                       | 1° Colla legge 23 agosto 1870, n° 5858 . . . . . L.                                                                                                                                                                              | 90,000,000 »   |
| 1,002,511 37             | 953,182 71    | 4,693,288 21                     | 2° Colla legge 23 giugno 1873, n° 1434 (2ª serie) . . . . . »                                                                                                                                                                    | 46,000,000 »   |
| 42,033 21                | 63,857 25     | 220,495 38                       | 3° Colla legge 2 luglio 1875, n° 2570 (2ª serie) . . . . . »                                                                                                                                                                     | 15,000,000 »   |
| 22,730,382 72            | 15,740,872 08 | 87,599,260 68                    | 4° Colla legge 1° luglio 1876, n° 3191 (2ª serie) . . . . . »                                                                                                                                                                    | 15,000,000 »   |
|                          |               |                                  | 5° Colla legge 30 dicembre 1876, n° 3537 (2ª serie) . . . . . »                                                                                                                                                                  | 20,000,000 »   |
|                          |               |                                  | Totale . . . . . L.                                                                                                                                                                                                              | 186,000,000 »  |
| 4,216,516 08             | 2,374,249 17  | 26,746,737 93                    | da cui deducendo le somme ammesse a pagamento a tutto l'esercizio 1876, rilevanti, come sopra, a L. 157,884,414 15 ripartite come segue:                                                                                         |                |
| 259,564 61               | 218,350 93    | 477,915 54                       | Anno 1870 . . . . . L.                                                                                                                                                                                                           | 269,499 39     |
| 9,740,512 24             | 9,078,943 46  | 40,768,477 88                    | » 1871 . . . . . »                                                                                                                                                                                                               | 4,402,621 04   |
| 430,690 99               | 60,830 41     | 986,428 48                       | » 1872 . . . . . »                                                                                                                                                                                                               | 15,366,581 13  |
| 14,647,283 92            | 11,732,373 97 | 68,979,559 83                    | » 1873 . . . . . »                                                                                                                                                                                                               | 28,897,202 28  |
| 1,544,038 96             | 695,659 38    | 4,106,174 78                     | » 1874 . . . . . »                                                                                                                                                                                                               | 34,964,290 84  |
| 39,040 42                | 17,067 49     | 96,467 01                        | » 1875 . . . . . »                                                                                                                                                                                                               | 41,083,790 02  |
| 573,297 20               | 631,337 18    | 2,748,338 98                     | » 1876 . . . . . »                                                                                                                                                                                                               | 32,895,429 45  |
| 22,210 04                | 38,030 90     | 122,454 47                       | Totale . . . . . L.                                                                                                                                                                                                              | 157,884,414 15 |
| 16,825,920 54            | 13,114,463 92 | 76,052,995 07                    | Risulta il fondo disponibile al 31 dicembre 1876 in . . . . . L.                                                                                                                                                                 | 28,115,585 85  |
| 33,393,024 62            | 25,127,570 44 | 143,860,130 70                   | al quale aggiungendo:                                                                                                                                                                                                            |                |
| 4,411,682 76             | 1,987,598 27  | 11,731,927 98                    | 1°) La spesa autorizzata con regio decreto del 6 settembre 1872, n° 930 (2ª serie) per indennità al personale del Genio civile di residenza stabile a Roma, addetto alla direzione generale delle strade ferrate, in . . . . . » | 1,200 »        |
| 111,544 06               | 48,764 25     | 275,620 03                       | 2°) La spesa autorizzata colla legge 7 luglio 1876, n° 3212 (2ª serie) per aumento dell'indennità di cui al numero precedente. . . . . »                                                                                         | 1,410 »        |
| 1,575,808 57             | 1,589,519 89  | 7,441,627 19                     | Si avrà la somma stanziata nel bilancio definitivo pel 1877 in . . . . . L.                                                                                                                                                      | 28,118,195 85  |
| 64,243 25                | 101,888 15    | 342,949 85                       |                                                                                                                                                                                                                                  |                |
| 39,556,303 26            | 28,855,341 »  | 163,652,255 75                   | NB. Le spese di materiale mobile e quelle per le linee telegrafiche furono nei diversi esercizi ripartite fra le reti di Calabria e di Sicilia in proporzione della lunghezza delle reti medesime.                               |                |



# FERROVIE CALABRO-SICULE

---

**Legge 28 agosto 1870, n° 5858**

---

**Quadro delle spese di costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule  
da eseguirsi in forza della legge succitata.**

---

**Situazione al 1° gennaio 1877**

---

## Quadro delle spese di costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule da ese

| INDICAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI TRONCHI                          |                                                           | LUNGHEZZA                | DELIBERATARIO                                 | IMPORTO<br>di<br>progetto | RIBASSO D'ASTA |                                 |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------|----------------|---------------------------------|
|                                                                   |                                                           |                          |                                               |                           | TOTALE         | proporzio-<br>nale<br>per cento |
| <b>RETE DI CALABRIA.</b>                                          |                                                           |                          |                                               |                           |                |                                 |
| Linea<br>dell' Jonio                                              | Cariati-Ciro . . . . .                                    | 23+081                   | FERRE ingegnere Anatolio . . . . .            | 3,000,000                 | 474,356 93     | 15 8119                         |
|                                                                   | Ciro-Strongoli . . . . .                                  | 15+965                   | FERRE ingegnere Anatolio . . . . .            | 2,150,000                 | 340,253 92     | 15 8257                         |
|                                                                   | Strongoli-Cotrone . . . . .                               | 16+130                   | MEDICI ingegnere Luigi . . . . .              | 2,500,000                 | 277,500        | 11 1000                         |
|                                                                   | Cotrone-Roccabernarda . . . . .                           | 31+120                   | MARSAGLIA ingegnere Giovanni . . . . .        | 10,000,000                | 1,484,000      | 14 0000                         |
|                                                                   | Roccabernarda-Catanzaro . . . . .                         | 27+900 50                | SOGNO Giovanni Battista . . . . .             | 4,200,000                 | 758,100        | 18 0530                         |
|                                                                   | Catanzaro-Soverato . . . . .                              | 16+536                   | SCHISANO ingegnere Luigi . . . . .            | 4,550,000                 | 721,215        | 15 5100                         |
|                                                                   | Galleria di Stalieti . . . . .                            | 1+906 74                 | SOGNO Giovanni Battista . . . . .             | 1,370,000                 |                |                                 |
|                                                                   | Soverato-Assi . . . . .                                   | 26+111 04                | SCHISANO ingegnere Luigi . . . . .            | 3,200,000                 | 315,040        | 9 8450                          |
|                                                                   | Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi |                          |                                               |                           |                |                                 |
|                                                                   | Totale . . . . .                                          | 158+840 28               |                                               | 31,670,000                | 4,370,465 85   | 13 8000                         |
| Linea<br>Eboli-Potenza                                            | Eboli-Contursi . . . . .                                  | 18+294 17                | SOCIETÀ Ferrovie Meridionali . . . . .        | 3,360,000                 | 252,000        | 7 5000                          |
|                                                                   | Contursi-Romagnano . . . . .                              | 21+180                   | BANCO Costruzioni di Milano . . . . .         | 5,355,000                 | 13,337 50      | 0 2500                          |
|                                                                   | Romagnano-Bella Muro . . . . .                            | 14+189 12                | MAROTTI ingegnere Giovanni Battista . . . . . | 5,985,000                 | 508,243 08     | 8 4919                          |
|                                                                   | Bella Muro-Picerno . . . . .                              | 14+619 08                | MAROTTI ingegnere Giovanni Battista . . . . . | 4,508,000                 | 441,408        | 9 6000                          |
|                                                                   | Picerno-Potenza . . . . .                                 | 16+112 21                | MAROTTI ingegnere Giovanni Battista . . . . . | 2,842,800                 | 316,972 20     | 11 1500                         |
|                                                                   | Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi |                          |                                               | 1,348,000                 |                |                                 |
| Totale . . . . .                                                  | 84+774 58                                                 |                          | 23,488,800                                    | 1,532,010 78              | 6 5223         |                                 |
| Linea<br>Potenza-Torre-<br>mare                                   | Potenza-Trivigno . . . . .                                | 22+082 92                | LUCCARELLI Raffaele . . . . .                 | 4,100,000                 | 820,204 75     | 20 0050                         |
|                                                                   | Trivigno-Grassano . . . . .                               | 21+572 88                | TREWHELLA Roberto . . . . .                   | 8540,000                  | 1,247,480 05   | 14 6075                         |
|                                                                   | Grassano-Ferrandina . . . . .                             | 22+707 37                | PELLI cavaliere Fortunato . . . . .           | 4,420,000                 | 769,016 59     | 17 3885                         |
|                                                                   | Ferrandina-Pisticci . . . . .                             | 13+106 96                | SOCIETÀ Tarantino-Lucania . . . . .           | 2,120,000                 | 191,603 48     | 9 0379                          |
|                                                                   | Pisticci-Torremare . . . . .                              | 24+741 67                | SOCIETÀ Tarantino-Lucania . . . . .           | 3,360,000                 | 730,392 10     | 21 7378                         |
|                                                                   | Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi |                          |                                               | 1,394,966 10              |                |                                 |
| Totale . . . . .                                                  | 107+211 80                                                |                          | 23,934,966 10                                 | 3,758,696 97              | 15 7034        |                                 |
| Linea<br>di Cosenza                                               | Cassano-Macchia della Tavola . . . . .                    | 36+983 74                | BANCO Costruzioni di Milano . . . . .         | 6,188,750                 | 866,425        | 14 0000                         |
|                                                                   | Macchia della Tavola-Cosenza . . . . .                    | 31+522 63                | BANCO Costruzioni di Milano . . . . .         | 3,770,000                 | 352,495        | 9 3500                          |
|                                                                   | Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi |                          |                                               |                           |                |                                 |
| Totale . . . . .                                                  | 68+506 37                                                 |                          | 9,958,750                                     | 1,218,920                 | 12 2400        |                                 |
| Totale per la rete di Calabria . . . . .                          |                                                           | 419+333 03               |                                               | 89,052,516 10             | 10,880,093 60  | 12 2176                         |
| <b>RETE DI SICILIA.</b>                                           |                                                           |                          |                                               |                           |                |                                 |
| Linea<br>Palermo-Girgenti                                         | Stazione centrale di Palermo . . . . .                    | 6+167 60                 | CAROSIO ingegnere Emanuele . . . . .          | 1,890,000                 | 230,676        | 12 2700                         |
|                                                                   | Stazione di Palermo-Porto . . . . .                       | 1+979 58                 | RISIO Carlo . . . . .                         | 1,300,000                 | 304,245 43     | 23 4000                         |
|                                                                   | Galleria di Lercara . . . . .                             | 17+475                   | PARISI Saverio . . . . .                      | 3,170,000                 | 489,610 88     | 15 4451                         |
|                                                                   | Lercara-San Pietro . . . . .                              | 11+022 99                | PARISI Saverio . . . . .                      | 2,700,000                 | 464,026 32     | 17 1861                         |
|                                                                   | San Pietro-Campofranco . . . . .                          | 16+786 20                | PETIT ingegnere Enrico . . . . .              | 2,780,000                 | 170,970        | 6 1500                          |
|                                                                   | Campofranco-Caldare . . . . .                             | 9+374 64                 | PETIT ingegnere Enrico . . . . .              | 1,677,000                 | 387,185 76     | 23 0880                         |
|                                                                   | Caldare-Girgenti . . . . .                                | 10+093 37                | VITALI, Charles, Picard e compagni . . . . .  | 4,244,500                 |                |                                 |
|                                                                   | Girgenti-Porto Empedocle . . . . .                        |                          |                                               |                           |                |                                 |
|                                                                   | Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi |                          |                                               |                           |                |                                 |
|                                                                   | Totale . . . . .                                          | 72+899 38                |                                               | 17,751,500                | 2,046,714 39   | 11 5298                         |
| Linea trasversale di Sicilia — Campofranco-Serradifalco . . . . . | 29+512                                                    | PARISI Saverio . . . . . | 8,450,000                                     | 1,575,996 60              | 18 6510        |                                 |
| Linea<br>Leonforte-Licata                                         | Leonforte-Villarosa . . . . .                             | 19+487 75                | TREWHELLA Roberto . . . . .                   | 4,610,000                 | 82,980         | 1 8000                          |
|                                                                   | Galleria della Misericordia . . . . .                     | 2+567                    | TREWHELLA Roberto . . . . .                   | 1,350,000                 | 61,325         | 4 1500                          |
|                                                                   | Villarosa-Santa Caterina . . . . .                        | 15+169 05                | CAROSIO ingegnere Emanuele . . . . .          | 3,730,000                 | 531,525        | 14 2500                         |
|                                                                   | Santa Caterina-San Cataldo . . . . .                      | 13+071 15                | VITA Filippo . . . . .                        | 5,200,000                 | 429,000        | 8 2500                          |
|                                                                   | San Cataldo-Canicatti . . . . .                           | 22+265 91                | BIANCHI ingegnere Emilio . . . . .            | 3,800,000                 | 488,300        | 12 8500                         |
|                                                                   | Canicatti-Favarotta . . . . .                             | 26+591 28                | BIANCHI ingegnere Emilio . . . . .            | 4,200,000                 | 515,340        | 12 2700                         |
|                                                                   | Favarotta-Licata . . . . .                                | 18+820 84                | CAROSIO ingegnere Emanuele . . . . .          | 3,880,000                 | 256,080        | 6 6000                          |
|                                                                   | Lavori e provviste non compresi negli appalti dei tronchi |                          |                                               |                           |                |                                 |
|                                                                   | Totale . . . . .                                          | 118+002 98               |                                               | 26,970,000                | 2,367,550      | 8 7784                          |
| Totale per la rete di Sicilia . . . . .                           |                                                           | 220+414 36               |                                               | 53,171,500                | 5,990,260 99   | 11 2659                         |
| Riassunto                                                         | Rete di Calabria . . . . .                                | 419+333 03               |                                               | 89,052,516 10             | 10,880,093 60  | 12 2176                         |
|                                                                   | Rete di Sicilia . . . . .                                 | 220+414 36               |                                               | 53,171,500                | 5,990,260 99   | 11 2659                         |
|                                                                   | Totale . . . . .                                          | 639+747 39               |                                               | 142,224,016 10            | 16,870,354 59  | 11 8618                         |

FERROVIE CALABRO-SICULE

Legge 28 agosto 1870, n° 5858

Allegato N° 10.

Quadro delle spese di costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule da eseguirsi in forza della legge succitata. — Situazione al 1° gennaio 1877.

Main table with columns: INDICAZIONE DELLE LINEE E DEI TRONCHI, LUNGHEZZA, DELIBERATARIO, IMPORTO di progetto, RIBASSO D'ASTA (TOTALE, proporzionale per cento), IMPORTO DEGLI APPALTI (deliberati a tutto il 1876, da deliberare al 1° gennaio 1877, TOTALE), IMPORTO DELLE SPESE ADDIZIONALI (approvate a tutto il 1876, in corso d'approvazione o preventivate al 1° gennaio 1877, TOTALE), TOTALE spesa complessiva preventivata, IMPORTO DEI LAVORI (ESEGUITI: a tutto il 1875, nel 1876, a tutto il 1876; DA ESEGUIRE: nel 1877, nel 1878, TOTALE), ANNOTAZIONI.

Nella spesa totale per gli appalti e per le opere addizionali, come contro esposta in lire 191 milioni, non sono comprese le spese relative alle provviste di materiale mobile né le spese di amministrazione. Queste spese, di cui la valutazione nei preventivi di massima risultava:
per il materiale mobile di . . . . . L. 10,000,000 »
per le spese di amministrazione di . . . . . » 6,000,000 »
ed in totale di . . . . . L. 16,000,000 »

Perciò la spesa totale complessiva per le ferrovie di che trattasi, tenuto conto dei lavori di costruzione, delle provviste di materiale mobile e delle spese d'amministrazione risulta come segue:
1° Lavori . . . . . L. 194,000,000 »
2° Provviste di materiale mobile . . . . . » 8,000,000 »
3° Spese di amministrazione . . . . . » 8,000,000 »
Importo totale . . . . . L. 210,000,000 »

A fronte del quale importo essendo già state per legge autorizzate le seguenti spese:
1° Colla legge 28 agosto 1870, n° 5858 L. 90,000,000
2° Id. 23 giugno 1873, n° 1434 (2ª serie) . . . . . L. 46,000,000
3° Id. 2 luglio 1875, n° 2570 (2ª serie) . . . . . » 15,000,000
4° Id. 1 luglio 1876, n° 3191 (2ª serie) . . . . . » 15,000,000
5° Id. 30 dicembre 1876, n° 3587 (2ª serie) . . . . . » 20,000,000
Totale . . . . . L. 186,000,000 »

Resta ancora da approvarsi la spesa di . . . . . L. 30,000,000 »
la quale potrà essere ripartita sui bilanci del 1878 e del 1879, come segue:
Bilancio 1878 . . . . . L. 20,000,000
Id. 1879 . . . . . » 10,000,000
Totale . . . . . L. 30,000,000 »

Per la linea trasversale di Sicilia (Campofranco-Montedoro-Serradifalco) si è portata la sola somma d'appalto senza tener conto delle opere addizionali il cui importo è preventivato in cifra tonda, come da regolare progetto in lire 10 milioni; in quanto che pende tuttora la questione se debbano o no essere continuati i lavori ora sospesi dell'appalto anzidetto, ed in conseguenza se debba o meno essere abbandonata la linea di Montedoro per seguire altro tracciato.

(1) Alla somma preventivata per i lavori da eseguirsi nel 1877 in . . . . . L. 28,191,748 08
aggiungendo per materiale mobile, linee telegrafiche e spese di amministrazione . . . . . » 2,808,251 92
Si ha la totale spesa preventivata per il 1877 in . . . L. 31,000,000 »
Trattante e pagamenti che si riportano al 1878 . . » 2,881,804 15
Residua il preventivo dei pagamenti come allo stanziamento in bilancio per il 1877 . . . . . L. 28,118,195 85



# FERROVIA LIGURE

---

## QUADRI PARTICOLAREGGIATI

dei lavori eseguiti e delle spese fatte durante l'anno 1876 e riassunto  
per gli anni precedenti della gestione governativa

---

|                            |        |          |
|----------------------------|--------|----------|
| Linea di Levante . . . . . | Quadro | <b>A</b> |
| — Ponente . . . . .        | ”      | <b>B</b> |
| Riassunto . . . . .        | ”      | <b>C</b> |



## A. — Quadro particolareggiato dei lavori eseguiti e delle spese fatte durante

| Numero d'ordine | LAVORI                                                                                                                     | Ammontare dei lavori eseguiti |                |               |               |               |               |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                 |                                                                                                                            | in<br>gennaio                 | in<br>febbraio | in<br>marzo   | in<br>aprile  | in<br>maggio  | in<br>giugno  |
| 1               | Direzione e sorveglianza . . . . .                                                                                         | 5 50                          | 690 91         | 4,106 74      | 406 62        | 191 88        | 1,743 95      |
| 2               | Espropriazioni . . . . .                                                                                                   | 7,241 68                      | 3,874 79       | 8,485 43      | 31,830 61     | 8,248 56      | 29,810 23     |
| 3               | Corpo stradale . . . . .                                                                                                   | 34,584 13                     | 17,499 40      | 45,409 45     | 9,714 40      | 10,162 55     | 28,119 38     |
| 4               | Inghiaiamento, armamento e meccanismi . . . . .                                                                            | 612 61                        | 1,369 04       | 2,247 77      | 11,334 61     | 11,444 71     | 5,273 97      |
| 5               | Fabbricati delle stazioni . . . . .                                                                                        | »                             | 117 79         | 109 26        | 1,350 »       | 70 »          | 12,612 48     |
| 6               | Case cantoniere . . . . .                                                                                                  | 5,000 »                       | »              | 16 80         | 1,059 »       | 60 »          | »             |
| 7               | Chiusure . . . . .                                                                                                         | »                             | »              | 10,000 »      | »             | »             | 7,269 23      |
| 8               | Telegrafi . . . . .                                                                                                        | »                             | »              | »             | »             | »             | »             |
| 9               | Personale . . . . .                                                                                                        | 24,573 62                     | 15,003 18      | 22,064 34     | 18,593 74     | 19,704 75     | 17,564 73     |
|                 | in ciascun mese . . . . .                                                                                                  | 57,534 18                     | 38,555 11      | 92,439 79     | 74,288 98     | 49,982 45     | 84,367 61     |
|                 | Ammontare delle spese fatte e dei certificati emessi<br>a tutto il mese precedente a partire dal 1° gennaio 1867 . . . . . | 38,654,863 95                 | 38,712,398 13  | 38,750,953 24 | 38,843,393 03 | 38,917,682 01 | 38,967,564 46 |
|                 | in totale . . . . .                                                                                                        | 38,712,398 13                 | 38,750,953 24  | 38,843,393 03 | 38,917,682 01 | 38,967,564 46 | 39,051,932 07 |
|                 | Ammontare delle trattenute . . . . .                                                                                       | 1,358,125 96                  | 1,359,190 77   | 1,361,382 69  | 1,348,670 49  | 1,347,963 69  | 1,336,688 70  |
|                 | in totale . . . . .                                                                                                        | 40,070,824 09                 | 40,110,144 01  | 40,204,775 72 | 40,266,352 50 | 40,315,528 15 | 40,388,620 77 |
|                 | Ammontare dei lavori eseguiti<br>a tutto il mese precedente a partire dal 1° gennaio 1867 . . . . .                        | 40,011,974 45                 | 40,070,824 09  | 40,110,144 01 | 40,204,775 72 | 40,266,352 50 | 40,315,528 15 |
|                 | in ciascun mese . . . . .                                                                                                  | 58,849 64                     | 39,319 92      | 94,631 71     | 61,576 78     | 49,175 65     | 73,092 62     |

## LINEA DI LEVANTE

Allegato N° 11.

l'anno 1876 e riassunto per gli anni precedenti della gestione governativa.

| e delle spese fatte durante il 1876. |               |               |               |               |               |               | Operai impiegati sui lavori durante l'anno 1876 |                                 |                  |                   |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------------------------|---------------------------------|------------------|-------------------|
| in luglio                            | in agosto     | in settembre  | in ottobre    | in novembre   | in dicembre   | Totale        | Mese                                            | Numero delle giornate di operai | Giorni di lavoro | Media giornaliera |
| 1,800 48                             | 5,936 09      | 1,030 30      | 184 14        | 236 46        | 1,639 70      | 14,484 87     | Gennaio . . . . .                               | 3,672                           | 31               | 119               |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Febbraio . . . . .                              | 2,615                           | 29               | 91                |
| 6,421 91                             | 4,238 18      | 9,381 22      | 215 47        | 3,847 84      | 342 60        | 99,455 16     | Marzo . . . . .                                 | 2,630                           | 31               | 96                |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Aprile . . . . .                                | 1,987                           | 30               | 66                |
| 572,908 99                           | 422,040 56    | 20,718 34     | 26,484 47     | 3,920 69      | 5,593 57      | 1,197,155 93  | Maggio . . . . .                                | 3,915                           | 31               | 126               |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Giugno . . . . .                                | 1,021                           | 30               | 31                |
| 13,970 89                            | 3,346 50      | 178 05        | 2,128 36      | 196 70        | 1,138 90      | 58,242 11     | Luglio . . . . .                                | 1,513                           | 31               | 49                |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Agosto . . . . .                                | 829                             | 31               | 27                |
| 7,500 >                              | 1,000 >       | >             | 302 32        | 2 32          | 580 50        | 23,640 08     | Settembre . . . . .                             | 137                             | 30               | 15                |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Ottobre . . . . .                               | >                               | >                | >                 |
| 8,500 >                              | 1,400 >       | >             | 151 17        | 1 17          | >             | 16,185 80     | Novembre . . . . .                              | 88                              | 30               | 3                 |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Dicembre . . . . .                              | >                               | >                | >                 |
| 1,000 >                              | >             | >             | 570 05        | 50 05         | >             | 4,250 77      |                                                 |                                 |                  |                   |
| >                                    | >             | >             | >             | >             | 49 90         | 49 90         | Totale delle giornate di operai . . . . .       | 18,787                          |                  |                   |
| 18,916 91                            | 20,348 55     | 16,399 86     | 16,553 60     | 17,264 07     | 17,907 43     | 224,894 78    | Totale dei giorni di lavoro . . .               |                                 | 304              |                   |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Media generale giornaliera . . .                |                                 |                  | 62                |
| 631,019 18                           | 458,309 88    | 47,707 77     | 46,589 58     | 25,412 22     | 27,252 60     | 1,633,359 35  |                                                 |                                 |                  |                   |
| 39,051,932 07                        | 39,682,951 25 | 40,141,261 13 | 40,188,968 90 | 40,235,558 48 | 40,260,970 70 | 38,654,863 95 |                                                 |                                 |                  |                   |
| 39,682,951 25                        | 40,141,261 13 | 40,188,968 90 | 40,235,558 48 | 40,260,970 70 | 40,288,223 30 | 40,288,223 30 |                                                 |                                 |                  |                   |
| 767,669 17                           | 361,669 52    | 354,281 43    | 330,830 57    | 332,157 94    | 327,180 69    | 327,180 69    |                                                 |                                 |                  |                   |
| 40,450,620 42                        | 40,502,930 65 | 40,543,250 33 | 40,566,389 05 | 40,593,128 64 | 40,615,403 99 | 40,615,403 99 |                                                 |                                 |                  |                   |
| 40,388,620 77                        | 40,450,620 42 | 40,502,930 65 | 40,543,250 33 | 40,566,389 05 | 40,593,128 64 | 40,011,974 45 |                                                 |                                 |                  |                   |
| 61,999 65                            | 52,310 23     | 40,319 68     | 23,139 72     | 26,739 59     | 22,275 35     | 603,429 54    |                                                 |                                 |                  |                   |

**B. — Quadro particolareggiato dei lavori eseguiti e delle spese fatte durante**

| Numero d'ordine | LAVORI                                                             | Ammontare dei lavori eseguiti |                |               |               |               |               |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                 |                                                                    | in<br>gennaio                 | in<br>febbraio | in<br>marzo   | in<br>aprile  | in<br>maggio  | in<br>giugno  |
| 1               | Direzione e sorveglianza . . . . .                                 | 4 50                          | 884 61         | 4,375 32      | 399 38        | 417 77        | 29 15         |
| 2               | Espropriazioni . . . . .                                           | 3,821 16                      | 8,716 95       | 3,225 45      | 26,424 77     | 63,849 61     | 17,849 92     |
| 3               | Corpo stradale . . . . .                                           | 13,559 79                     | 62,807 76      | 116,785 63    | 102,017 47    | 130,205 70    | 19,171 87     |
| 4               | Inghiaiamento, armamento e meccanismi . . . . .                    | 53 02                         | »              | 2,107 37      | 1,000 »       | 926 37        | »             |
| 5               | Fabbricati delle stazioni . . . . .                                | »                             | 1,262 50       | 8,260 »       | »             | 1,762 50      | »             |
| 6               | Case cantoniere . . . . .                                          | »                             | »              | »             | 440 »         | 1,000 »       | »             |
| 7               | Chiusure . . . . .                                                 | »                             | 52 66          | »             | »             | 4,300 »       | »             |
| 8               | Telegrafi . . . . .                                                | »                             | »              | »             | »             | »             | »             |
| 9               | Personale . . . . .                                                | 29,128 75                     | 18,791 83      | 17,066 05     | 17,677 82     | 17,871 48     | 16,927 42     |
|                 | Ammontare delle spese fatte e dei certificati emessi               |                               |                |               |               |               |               |
|                 | in ciascun mese . . . . .                                          | 46,567 22                     | 92,516 31      | 151,819 82    | 147,959 44    | 211,733 43    | 53,978 36     |
|                 | a tutto il mese precedente a partire dal 1° gennaio 1867 . . . . . | 38,211,757 85                 | 38,258,325 07  | 38,350,841 38 | 38,502,661 20 | 38,650,620 64 | 38,862,354 07 |
|                 | in totale . . . . .                                                | 38,258,325 07                 | 38,350,841 38  | 38,502,661 20 | 38,650,620 64 | 38,862,354 07 | 38,916,332 43 |
|                 | Ammontare delle trattenute . . . . .                               | 933,790 37                    | 937,090 36     | 919,211 34    | 923,663 76    | 948,956 41    | 1,010,081 99  |
|                 | in totale . . . . .                                                | 39,192,115 44                 | 39,287,931 74  | 39,421,872 54 | 39,574,284 40 | 39,811,310 48 | 39,926,414 42 |
|                 | Ammontare dei lavori eseguiti                                      |                               |                |               |               |               |               |
|                 | a tutto il mese precedente a partire dal 1° gennaio 1867 . . . . . | 39,138,018 34                 | 39,192,115 44  | 39,287,931 74 | 39,421,872 54 | 39,574,284 40 | 39,811,310 48 |
|                 | in ciascun mese . . . . .                                          | 54,097 10                     | 95,816 30      | 133,940 80    | 152,411 86    | 237,026 08    | 115,103 94    |

## LINEA DI PONENTE

Segue Allegato N° 11.

L'anno 1876 e riassunto per gli anni precedenti della gestione governativa.

| e delle spese fatte durante il 1876. |               |               |               |               |               |               | Operai impiegati sui lavori durante l'anno 1876 |                                 |                  |                   |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------------------------|---------------------------------|------------------|-------------------|
| in luglio                            | in agosto     | in settembre  | in ottobre    | in novembre   | in dicembre   | Totale        | MESE                                            | Numero delle giornate di operai | Giorni di lavoro | Media giornaliera |
| 1,082 06                             | 2,231 84      | 925 90        | 207 30        | 377 47        | 1,644 90      | 12,630 20     | Gennaio . . . . .                               | 5,968                           | 31               | 192               |
| 214 23                               | 2,944 07      | 1,176 34      | 6,017 66      | 802 64        | 508 90        | 123,087 92    | Febbraio . . . . .                              | 7,203                           | 29               | 249               |
| 122,583 22                           | 71,514 12     | 116,020 49    | 106 82        | 112,981 02    | 51,139 50     | 918,893 39    | Marzo . . . . .                                 | 4,487                           | 31               | 145               |
| 1,328 89                             | 7,549 20      | 13 23         | 4 38          | 370 60        | 13,326 60     | 13,326 60     | Aprile . . . . .                                | 6,529                           | 30               | 218               |
| 333 73                               | 14,000        | 244 14        | 482 59        | 11 18         | 4,236 16      | 4,236 16      | Maggio . . . . .                                | 5,684                           | 31               | 184               |
| 267 17                               | 5,493 89      | 138 96        | 1,262 50      | 267 17        | 267 17        | 267 17        | Giugno . . . . .                                | 5,305                           | 30               | 180               |
| 16,119 84                            | 23,179 24     | 12,734 55     | 11,478 47     | 13,129 79     | 11,235 64     | 205,340 88    | Luglio . . . . .                                | 6,850                           | 31               | 221               |
| 141,233 51                           | 120,785 12    | 144,144 51    | 6,383 25      | 128,568 98    | 64,899 54     | 1,310,589 49  | Agosto . . . . .                                | 5,610                           | 31               | 181               |
| 38,916,332 43                        | 39,057,565 94 | 39,178,351 06 | 39,322,495 57 | 39,328,878 82 | 39,457,447 80 | 38,211,757 85 | Settembre . . . . .                             | 5,796                           | 30               | 193               |
| 39,057,565 94                        | 39,178,351 06 | 39,322,495 57 | 39,328,878 82 | 39,457,447 80 | 39,522,347 34 | 39,522,347 34 | Ottobre . . . . .                               | 5,376                           | 31               | 173               |
| 987,632 53                           | 972,539 57    | 950,361 02    | 950,686 91    | 952,985 41    | 957,580 57    | 957,580 57    | Novembre . . . . .                              | 5,935                           | 30               | 198               |
| 40,045,198 47                        | 40,150,890 63 | 40,272,856 59 | 40,279,565 73 | 40,410,433 21 | 40,479,927 91 | 40,479,927 91 | Dicembre . . . . .                              | 5,439                           | 31               | 175               |
| 39,926,414 42                        | 40,045,198 47 | 40,150,890 63 | 40,272,856 59 | 40,279,565 73 | 40,410,433 21 | 39,138,018 34 | Totale delle giornate di operai . . . . .       | 70,272                          |                  |                   |
| 118,784 05                           | 105,692 16    | 121,965 96    | 6,709 14      | 130,867 48    | 69,494 70     | 1,341,909 57  | Totale dei giorni di lavoro . . . . .           |                                 | 366              |                   |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Media generale giornaliera . . . . .            |                                 |                  | 192               |

## FERROVIA LIGURE — RIASSUNTO PER LE

## C. — Quadro particolareggiato dei lavori eseguiti e delle spese fatte durante

| Numero d'ordine | LAVORI                                                             | Ammontare dei lavori eseguiti |                |               |               |               |               |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                 |                                                                    | in<br>gennaio                 | in<br>febbraio | in<br>marzo   | in<br>aprile  | in<br>maggio  | in<br>giugno  |
| 1               | Direzione e sorveglianza . . . . .                                 | 10 »                          | 1,575 52       | 8,482 06      | 806 »         | 609 65        | 1,714 80      |
| 2               | Espropriazioni . . . . .                                           | 3,420 52                      | 12,591 74      | 11,710 88     | 53,255 38     | 72,098 17     | 47,660 15     |
| 3               | Corpo stradale . . . . .                                           | 48,143 92                     | 80,307 16      | 162,195 03    | 111,731 87    | 140,363 25    | 47,291 25     |
| 4               | Inghiaiamento, armamento e meccanismi . . . . .                    | 665 63                        | 1,369 04       | 4,355 14      | 12,334 61     | 12,371 08     | 5,273 97      |
| 5               | Fabbricati delle stazioni . . . . .                                | »                             | 1,380 29       | 8,369 26      | 1,350 »       | 1,832 50      | 12,612 43     |
| 6               | Case cantoniere . . . . .                                          | 5,000 »                       | »              | 16 80         | 1,499 »       | 1,060 »       | »             |
| 7               | Chiusure . . . . .                                                 | »                             | 52 66          | 10,000 »      | »             | 4,300 »       | 7,269 23      |
| 8               | Telegrafi . . . . .                                                | »                             | »              | »             | »             | »             | »             |
| 9               | Personale . . . . .                                                | 53,702 37                     | 33,795 01      | 39,130 39     | 36,271 56     | 37,576 23     | 34,492 15     |
|                 | Ammontare delle spese fatte e dei certificati emessi               |                               |                |               |               |               |               |
|                 | in ciascun mese . . . . .                                          | 104,101 40                    | 131,071 42     | 244,259 61    | 222,248 42    | 261,615 83    | 133,345 97    |
|                 | a tutto il mese precedente a partire dal 1° gennaio 1867 . . . . . | 76,866,621 80                 | 76,970,723 20  | 77,101,794 62 | 77,346,054 23 | 77,568,302 65 | 77,329,918 53 |
|                 | in totale . . . . .                                                | 76,970,723 20                 | 77,101,794 62  | 77,346,054 23 | 77,568,302 65 | 77,829,918 53 | 77,968,264 50 |
|                 | Ammontare delle trattenute . . . . .                               | 2,292,216 33                  | 2,296,231 13   | 2,280,594 03  | 2,272,334 25  | 2,296,920 10  | 2,346,770 69  |
|                 | in totale . . . . .                                                | 79,262,939 53                 | 79,398,075 75  | 79,626,648 26 | 79,840,636 90 | 80,126,838 63 | 80,315,035 19 |
|                 | a tutto il mese precedente a partire dal 1° gennaio 1867 . . . . . | 79,149,992 79                 | 79,262,939 53  | 79,398,075 75 | 79,626,648 26 | 79,840,636 90 | 80,126,838 63 |
|                 | in ciascun mese . . . . .                                          | 112,946 74                    | 135,136 22     | 228,572 51    | 213,988 64    | 236,201 73    | 188,196 56    |
|                 | Ammontare dei lavori eseguiti                                      |                               |                |               |               |               |               |

## DUE LINEE DI LEVANTE E DI PONENTE

Segue Allegato N° 11.

l'anno 1876 e riassunto per gli anni precedenti della gestione governativa.

| e delle spese fatte durante il 1876. |               |               |               |               |               |               | Operai impiegati sui lavori durante l'anno 1876                                             |                                 |                  |                   |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------|-------------------|
| in luglio                            | in agosto     | in settembre  | in ottobre    | in novembre   | in dicembre   | Totale        | MESE                                                                                        | Numero delle giornate di operai | Giorni di lavoro | Media giornaliera |
| 2,882 54                             | 8,217 93      | 1,956 20      | 391 44        | 613 93        | 3,234 60      | 27,115 07     | Gennaio . . . . .                                                                           | 9,640                           | 31               | 311               |
| 6,207 68                             | 7,182 25      | 10,557 56     | 5,802 19      | 4,650 48      | 851 50        | 222,513 08    | Febbraio . . . . .                                                                          | 9,818                           | 29               | 310               |
| 695,492 21                           | 493,554 68    | 136,738 83    | 26,591 29     | 116,901 71    | 56,733 07     | 2,116,049 32  | Marzo . . . . .                                                                             | 7,167                           | 31               | 231               |
| 15,299 78                            | 3,346 50      | 7,727 25      | 2,115 13      | 201 08        | 1,509 50      | 66,568 71     | Aprile . . . . .                                                                            | 8,516                           | 30               | 281               |
| 7,500 >                              | 7,598 68      | 5,493 89      | 441 28        | 1,260 18      | 580 50        | 48,419 06     | Maggio . . . . .                                                                            | 9,509                           | 31               | 310               |
| 8,833 73                             | 15,400 >      | 244 14        | 633 76        | 1 17          | >             | 52,686 26     | Giugno . . . . .                                                                            | 6,416                           | 30               | 214               |
| 1,000 >                              | >             | >             | 570 05        | 38 87         | >             | 14 61         | Luglio . . . . .                                                                            | 8,333                           | 31               | 270               |
| >                                    | 267 17        | >             | >             | >             | 49 90         | 317 07        | Agosto . . . . .                                                                            | 6,139                           | 31               | 208               |
| 35,036 75                            | 43,527 79     | 29,134 41     | 23,032 07     | 30,393 86     | 29,143 07     | 430,235 66    | Settembre . . . . .                                                                         | 6,233                           | 30               | 208               |
| 772,252 69                           | 579,095 >     | 191,852 28    | 52,972 83     | 153,981 20    | 92,152 14     | 2,943,948 84  | Ottobre . . . . .                                                                           | 5,376                           | 31               | 173               |
| 77,968,264 50                        | 78,740,517 19 | 79,319,612 19 | 79,511,464 47 | 79,564,437 30 | 79,718,418 50 | 76,866,621 80 | Novembre . . . . .                                                                          | 6,023                           | 30               | 201               |
| 78,740,517 19                        | 79,319,612 19 | 79,511,464 47 | 79,564,437 30 | 79,718,418 50 | 79,810,570 64 | 79,810,570 64 | Dicembre . . . . .                                                                          | 5,139                           | 31               | 175               |
| 1,755,301 70                         | 1,334,209 09  | 1,304,642 45  | 1,281,517 48  | 1,285,143 35  | 1,284,761 26  | 1,284,761 26  | Totale delle giornate di operai . . . . .                                                   | 89,059                          |                  |                   |
| 80,495,818 89                        | 80,653,821 28 | 80,816,106 92 | 80,845,954 78 | 81,003,561 85 | 81,095,331 90 | 81,095,331 90 | Totale dei giorni di lavoro . . . . .                                                       |                                 | 366              |                   |
| 80,315,035 19                        | 80,495,818 89 | 80,653,821 28 | 80,816,106 92 | 80,845,954 78 | 81,003,561 85 | 79,149,992 79 | Media generale giornaliera . . . . .                                                        |                                 |                  | 213               |
| 180,783 70                           | 158,002 39    | 162,285 64    | 29,847 86     | 157,607 07    | 91,770 05     | 1,945,339 11  | (1) La somma effettivamente pagata nell'anno 1876 è di . . . . . L. 3,399,718 63            |                                 |                  |                   |
|                                      |               |               |               |               |               |               | Fra questa somma e l'importo dei lavori liquidati nell'anno stesso, in . . . > 2,943,918 81 |                                 |                  |                   |
|                                      |               |               |               |               |               |               | vi ha una differenza di . . . . . L. 455,799 79                                             |                                 |                  |                   |
|                                      |               |               |               |               |               |               | che si riferisce a lavori liquidati nell'anno 1875 e pagati nel 1876.                       |                                 |                  |                   |



# FERROVIA LIGURE

---

## QUADRO RIASSUNTIVO

delle spese da farsi pel compimento dei lavori alla data del 1° gennaio 1877 con indicazione delle spese già liquidate durante la gestione governativa dal 1° gennaio 1867 al 31 dicembre 1876.

---



## FERROVIA

Quadro riassuntivo delle spese da farsi pel compimento dei lavori, alla data del 1° gennaio 1877, con indica

| TRONCHI                                | PERSONALE                       |                  | ESPROPRIAZIONI |                  | APPALTI<br>in corso di liquidazione |                  | APPALTI<br>in corso di esecuzione |                        |
|----------------------------------------|---------------------------------|------------------|----------------|------------------|-------------------------------------|------------------|-----------------------------------|------------------------|
|                                        | 1877                            | Anni<br>seguenti | 1877           | Anni<br>seguenti | 1877                                | Anni<br>seguenti | 1877                              | Anni<br>seguenti       |
| LINEA DI LEVANTE.                      |                                 |                  |                |                  |                                     |                  |                                   |                        |
| 1                                      | Traversata di Genova . . . . .  | 1,200            | 6,000          | »                | »                                   | 2 13             | »                                 | »                      |
| 2                                      | Genova-Sestri Levante . . . . . | 6,000            | 15,000         | 15,600           | 11,000                              | 65,046 30        | »                                 | »                      |
| 3                                      | Sestri Levante-Spezia . . . . . | 200,000          | 86,000         | 28,124           | 14,000                              | 188,835 79       | »                                 | 944,719 11             |
| 4                                      | Spezia-Massa . . . . .          | 8,000            | »              | 5,000            | »                                   | 6,884 53         | »                                 | 2,650 » 7,607 50       |
| 5                                      | Diramazione al porto di Spezia  | 10,000           | 5,000          | 100,000          | »                                   | »                | »                                 | »                      |
| Totali per la linea di Levante . . . . |                                 | 225,200          | 112,000        | 148,724          | 25,000                              | 260,768 75       | »                                 | 947,369 11 7,607 50    |
| LINEA DI PONENTE.                      |                                 |                  |                |                  |                                     |                  |                                   |                        |
| 1                                      | Voltri-Savona . . . . .         | 37,500           | 30,500         | 11,500           | 1,500                               | 236,171 82       | »                                 | 505,060 »              |
| 2                                      | Savona-Albenga . . . . .        | 22,000           | 12,500         | 13,000           | 3,000                               | 316,921 01       | »                                 | 93,260 »               |
| 3                                      | Albenga-Oneglia . . . . .       | 17,000           | 11,500         | 3,000            | 16,000                              | 221,880 01       | »                                 | »                      |
| 4                                      | Oneglia-confine . . . . .       | 20,500           | 38,500         | 12,000           | 7,000                               | 485,169 77       | »                                 | »                      |
| 5                                      | Diramazione al porto di Savona  | 20,500           | 20,000         | 3,000            | »                                   | »                | »                                 | 140,870 » 11,000 »     |
| Totali per la linea di Ponente . . . . |                                 | 117,500          | 113,000        | 42,500           | 27,500                              | 1,260,142 61     | »                                 | 739,190 » 11,000 »     |
| Totali per la linea di Levante . . . . |                                 | 225,200          | 112,000        | 148,724          | 25,000                              | 260,768 75       | »                                 | 947,369 11 7,607 50    |
| Totali complessivi . . . .             |                                 | 342,700          | 225,000        | 191,224          | 52,500                              | 1,520,911 36     | »                                 | 1,686,559 11 18,607 50 |

Nota. — Il costo generale di tutti i lavori eseguiti e da eseguire per la completa esecuzione delle due linee del litorale ligure si avrà riunendo allo l'ammontare dei pagamenti fatti alla Impresa generale in conto di lavori eseguiti dal loro incominciamento a tutto l'anno 1866, e che.

## LIGURE

zione delle spese già liquidate durante la gestione governativa dal 1° gennaio 1867 al 31 dicembre 1876.

| LAVORI DA APPALTARSI |                  |                          |                  |            |                  | TOTALE DELLE SPESE<br>da farsi alla data del 1° gennaio 1877 |                  |               | SPESE<br>già<br>liquidate<br>a tutto<br>dicembre<br>1876 | TOTALE<br>delle<br>spese fatte<br>durante<br>la gestione<br>governativa<br>e da farsi<br>a<br>compimento |
|----------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------|------------------|--------------------------------------------------------------|------------------|---------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Stazioni             |                  | Lavori di consolidamento |                  | Diversi    |                  | 1877                                                         | Anni<br>seguenti | generale      |                                                          |                                                                                                          |
| 1877                 | Anni<br>seguenti | 1877                     | Anni<br>seguenti | 1877       | Anni<br>seguenti |                                                              |                  |               |                                                          |                                                                                                          |
| »                    | 225,000          | »                        | »                | »          | »                | 1,202 13                                                     | 231,000          | 232,202 13    | 4,554,227 34                                             | 4,786,429 47                                                                                             |
| »                    | 464,000          | »                        | »                | 41,440     | »                | 123,086 30                                                   | 490,000          | 618,086 30    | 8,553,621 62                                             | 9,171,707 92                                                                                             |
| »                    | 1,784,000        | 1,207,600                | 610,000          | 9,197 05   | 5,000            | 2,573,475 95                                                 | 2,499,000        | 5,077,475 95  | 26,801,508 86                                            | 31,878,984 81                                                                                            |
| »                    | »                | »                        | »                | »          | »                | 22,534 53                                                    | 7,607 50         | 90,142 03     | 378,865 48                                               | 409,007 51                                                                                               |
| »                    | »                | »                        | »                | 300,000    | 100,000          | 410,000                                                      | 105,000          | 515,000       | »                                                        | 515,000                                                                                                  |
| »                    | 2,473,000        | 1,207,600                | 610,000          | 350,637 05 | 105,000          | 3,140,298 91                                                 | 3,332,607 50     | 6,472,906 41  | 40,288,223 30                                            | 46,761,129 71                                                                                            |
| »                    | 1,590,000        | 90,000                   | 130,000          | 33,650     | 5,000            | 913,881 82                                                   | 1,757,000        | 2,670,881 82  | 7,955,491 68                                             | 10,626,373 50                                                                                            |
| »                    | 300,000          | »                        | »                | 5,000      | 5,000            | 450,181 01                                                   | 320,500          | 770,681 01    | 11,930,196 61                                            | 12,700,877 62                                                                                            |
| »                    | 160,000          | 30,000                   | 25,000           | 5,000      | 5,000            | 276,880 01                                                   | 217,500          | 494,380 01    | 6,861,745 08                                             | 7,356,125 09                                                                                             |
| »                    | 1,390,000        | 70,000                   | 280,000          | 10,000     | 10,000           | 597,669 77                                                   | 1,725,500        | 2,323,169 77  | 12,335,666 94                                            | 14,658,836 71                                                                                            |
| »                    | 100,000          | »                        | »                | 104,820    | 175,000          | 269,190                                                      | 306,000          | 575,190       | 439,247 03                                               | 1,014,437 03                                                                                             |
| »                    | 3,540,000        | 190,000                  | 435,000          | 158,470    | 200,000          | 2,507,302 61                                                 | 4,326,500        | 6,834,302 61  | 39,522,347 34                                            | 46,356,649 95                                                                                            |
| »                    | 2,473,000        | 1,207,600                | 610,000          | 350,637 05 | 105,000          | 3,140,298 91                                                 | 3,332,607 50     | 6,472,906 41  | 40,288,223 30                                            | 46,761,129 71                                                                                            |
| »                    | 6,013,000        | 1,397,600                | 1,045,000        | 509,107 05 | 305,000          | 5,648,101 52                                                 | 7,659,107 50     | 13,307,209 02 | 79,810,570 64                                            | 93,117,779 66                                                                                            |

importo totale delle spese fatte e da farsi a cura dell'Amministrazione governativa, come sopra di . . . . . L. 93,117,779 66  
come è detto nella relazione che precede, è di . . . . . " 80,381,966 73

Costo generale della ferrovia . . . . . L. 173,499,746 39



# FERROVIA LIGURE

---

## Quadri statistici relativi alle espropriazioni

---

- A** — Prospetto dell'ammontare dei certificati di pagamento e degli stati di spese diverse, rilasciati a tutto l'anno 1876.
  - B** — Riepilogo generale del prospetto **A**, colla distinzione delle spese secondo la loro natura.
  - C** — Prospetto dei lavori dipendenti dal servizio delle espropriazioni ancora da eseguire al 1° gennaio 1877.
  - D** — Stato riassuntivo delle spese ancora occorrenti pella ultimazione delle espropriazioni, con indicazione della somma che si presume possa venire pagata nell'esercizio 1877.
  - E** — Prospetto delle espropriazioni eseguite dall'Amministrazione Governativa in cadun anno dal 1867 al 1876 e relativo ammontare.
  - F** — Stato delle spese di personale, sia con nomina che straordinario, comprendente gli stipendi, soprasoldi, retribuzioni giornaliere, lavori straordinari, gratificazioni per licenziamento ed indennità di trasferte.
-

## FERROVIA LIGURE

## A — Prospetto dell'ammontare dei certificati di pagamento

| LINEA<br>ED ANNO                        | RAGIONE DEI PAGAMENTI |                   |                     |                        |                 |                   |                                                        |                  |
|-----------------------------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|------------------------|-----------------|-------------------|--------------------------------------------------------|------------------|
|                                         | ESPROPRIAZIONI        |                   |                     | OCCUPAZIONI TEMPORANEE |                 |                   | OGGETTI                                                |                  |
|                                         | Indennità             | Interessi         | TOTALE              | Indennità              | Interessi       | TOTALE            | Compenso<br>per danni,<br>perdite e frutti<br>pendenti | Affitti          |
| <b>LINEA DI LEVANTE.</b>                |                       |                   |                     |                        |                 |                   |                                                        |                  |
| Anno 1867 . . . . .                     | 19,819 58             | 3,306 63          | 23,126 21           | 4,789 75               | 275 58          | 5,065 33          | 9,708 10                                               | 1,165 28         |
| " 1868 . . . . .                        | 847,105 21            | 57,647 40         | 904,752 61          | 25,634 59              | 852 31          | 26,486 90         | 78,717 74                                              | 2,850 63         |
| " 1869 . . . . .                        | 695,016 79            | 111,908 08        | 806,924 87          | 21,929 15              | 823 84          | 22,752 99         | 112,998 06                                             | 6,491 42         |
| " 1870 . . . . .                        | 218,992 65            | 69,463 93         | 288,456 58          | 8,908 79               | 407 55          | 9,316 34          | 15,292 66                                              | 1,545 10         |
| " 1871 . . . . .                        | 168,537 06            | 12,356 80         | 180,893 86          | 1,402 94               | 37 89           | 1,440 83          | 87,166 88                                              | 1,495 >          |
| " 1872 . . . . .                        | 127,621 42            | 9,027 08          | 136,648 50          | >                      | >               | >                 | 3,230 55                                               | 120 >            |
| " 1873 . . . . .                        | 77,754 70             | 19,230 87         | 96,985 57           | 4,846 65               | >               | 4,846 65          | 8,269 12                                               | 845 83           |
| " 1874 . . . . .                        | 25,775 55             | 7,903 06          | 33,678 61           | 8,047 93               | 1,397 39        | 9,445 32          | 1,153 43                                               | >                |
| " 1875 . . . . .                        | 163,161 42            | 42,236 94         | 205,398 36          | 3,972 82               | 2,740 79        | 6,713 61          | 4,009 04                                               | >                |
| " 1876 . . . . .                        | 42,449 46             | 18,304 09         | 60,753 55           | 3,276 >                | 1,879 80        | 5,155 80          | 6,303 97                                               | >                |
| <b>Totali per la linea di Levante .</b> | <b>2,386,233 84</b>   | <b>351,384 88</b> | <b>2,737,618 72</b> | <b>82,808 62</b>       | <b>8,415 15</b> | <b>91,223 77</b>  | <b>326,849 55</b>                                      | <b>14,513 26</b> |
| <b>LINEA DI PONENTE.</b>                |                       |                   |                     |                        |                 |                   |                                                        |                  |
| Anno 1867 . . . . .                     | 225,522 96            | 28,414 53         | 253,937 49          | 3,016 75               | >               | 3,016 75          | 6,494 84                                               | >                |
| " 1868 . . . . .                        | 517,153 56            | 84,755 93         | 601,909 49          | 6,988 26               | 421 17          | 7,409 43          | 108,839 17                                             | 245 10           |
| " 1869 . . . . .                        | 614,475 81            | 105,438 30        | 719,914 11          | 2,853 65               | 653 77          | 3,507 42          | 102,078 88                                             | 40 >             |
| " 1870 . . . . .                        | 1,236,219 60          | 109,256 24        | 1,345,475 84        | 2,143 33               | >               | 2,143 33          | 17,961 96                                              | 12 >             |
| " 1871 . . . . .                        | 716,708 94            | 59,855 91         | 776,564 85          | 740 53                 | 351 09          | 1,091 62          | 5,870 59                                               | >                |
| " 1872 . . . . .                        | 256,125 77            | 45,327 73         | 301,453 50          | 258 38                 | >               | 258 38            | 7,797 04                                               | >                |
| " 1873 . . . . .                        | 157,416 39            | 29,931 79         | 187,348 18          | >                      | >               | >                 | 2,946 81                                               | >                |
| " 1874 . . . . .                        | 93,395 41             | 33,055 92         | 126,451 33          | 260 >                  | >               | 260 >             | 3,130 50                                               | >                |
| " 1875 . . . . .                        | 121,833 93            | 23,580 35         | 145,414 28          | 957 79                 | >               | 957 79            | 52,553 28                                              | >                |
| " 1876 . . . . .                        | 228,189 40            | 6,218 84          | 234,408 24          | 702 58                 | >               | 702 58            | 500 >                                                  | >                |
| <b>Totali per la linea di Ponente .</b> | <b>4,167,041 77</b>   | <b>525,835 54</b> | <b>4,692,877 31</b> | <b>17,921 27</b>       | <b>1,426 03</b> | <b>19,347 30</b>  | <b>308,173 07</b>                                      | <b>297 10</b>    |
| <b>RIASSUNTO.</b>                       |                       |                   |                     |                        |                 |                   |                                                        |                  |
| Linea di Levante . . . . .              | 2,386,233 84          | 351,384 88        | 2,737,618 72        | 82,808 62              | 8,415 15        | 91,223 77         | 326,849 55                                             | 14,513 26        |
| Linea di Ponente . . . . .              | 4,167,041 77          | 525,835 54        | 4,692,877 31        | 17,921 27              | 1,426 03        | 19,347 30         | 308,173 07                                             | 297 10           |
| <b>TOTALI GENERALI . . .</b>            | <b>6,553,275 61</b>   | <b>877,220 42</b> | <b>7,430,496 03</b> | <b>100,729 89</b>      | <b>9,841 18</b> | <b>110,571 07</b> | <b>635,022 62</b>                                      | <b>14,810 36</b> |

## — ESPROPRIAZIONI

e degli stati di spese diverse rilasciati a tutto l'anno 1876.

| DIVERSI                      |            | AMMONTARE<br>dei<br>certificati | SPESE<br>fatte<br>con stati<br>ad<br>economia | AMMONTARE<br>generale | RIPARTO DELLA SPESA<br>pel diversi tronchi |              |                |              |              |
|------------------------------|------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| Onorari e spese<br>ai periti | TOTALE     |                                 |                                               |                       | I<br>tronco                                | II<br>tronco | III,<br>tronco | IV<br>tronco | TOTALE       |
| 1,682 45                     | 12,555 83  | 40,747 37                       | 2,778 42                                      | 43,525 79             | 70 42                                      | 32,607 27    | 5,517 50       | 5,330 60     | 43,525 79    |
| 11,287 86                    | 92,856 23  | 1,024,095 74                    | 7,509 67                                      | 1,031,605 41          | 457,781 45                                 | 531,596 64   | 13,254 63      | 28,972 69    | 1,031,605 41 |
| 5,241 28                     | 124,730 76 | 954,403 62                      | 26,160 85                                     | 980,569 47            | 424,531 75                                 | 482,486 30   | 42,846 16      | 30,705 26    | 980,569 47   |
| 6,863 71                     | 23,701 47  | 321,474 39                      | 15,759 39                                     | 337,233 78            | 7,218 22                                   | 284,220 83   | 42,559 74      | 3,234 99     | 337,233 78   |
| 6,371 58                     | 95,033 46  | 277,368 15                      | 16,904 07                                     | 294,272 22            | 4,092 19                                   | 175,723 67   | 114,456 36     | »            | 294,272 22   |
| 4,525 23                     | 7,875 78   | 144,524 28                      | 10,827 07                                     | 155,351 35            | 10,090 55                                  | 64,836 09    | 72,784 83      | 7,639 88     | 155,351 35   |
| 6,377 74                     | 15,492 69  | 117,324 91                      | 7,938 32                                      | 125,263 23            | 5,306 »                                    | 66,764 92    | 52,594 68      | 597 63       | 125,263 23   |
| 5,118 66                     | 6,272 09   | 49,396 02                       | 9,462 45                                      | 58,858 47             | »                                          | 31,582 30    | 24,283 86      | 2,992 31     | 58,858 47    |
| 5,931 79                     | 9,940 83   | 222,052 80                      | 29,074 66                                     | 251,127 46            | 711 73                                     | 63,126 32    | 122,852 06     | 64,437 35    | 251,127 46   |
| 7,954 04                     | 14,258 01  | 80,167 36                       | 9,232 27                                      | 89,399 63             | 3,839 06                                   | 44,674 17    | 30,035 76      | 10,850 64    | 89,399 63    |
| 61,354 34                    | 402,717 15 | 3,231,559 64                    | 135,647 17                                    | 3,367,206 81          | 913,641 37                                 | 1,777,618 51 | 521,185 58     | 154,761 35   | 3,367,206 81 |
| 281 20                       | 6,776 04   | 263,730 28                      | 1,291 05                                      | 265,021 33            | 51,606 77                                  | 187,443 20   | 20,246 09      | 5,725 27     | 265,021 33   |
| 3,189 71                     | 112,273 98 | 721,592 90                      | 7,202 69                                      | 728,795 59            | 446,238 12                                 | 152,343 64   | 92,419 16      | 37,794 67    | 728,795 59   |
| 6,024 56                     | 108,143 44 | 831,564 97                      | 23,978 61                                     | 855,543 58            | 604,544 »                                  | 129,513 05   | 43,235 69      | 78,250 84    | 855,543 58   |
| 10,099 30                    | 28,073 26  | 1,375,692 43                    | 124,503 31                                    | 1,500,195 74          | 205,912 71                                 | 572,866 08   | 131,407 22     | 590,009 73   | 1,500,195 74 |
| 8,837 32                     | 14,707 91  | 792,364 38                      | 36,441 43                                     | 828,805 81            | 138,898 96                                 | 160,632 52   | 151,456 17     | 317,818 16   | 828,805 81   |
| 10,036 99                    | 17,884 03  | 319,595 91                      | 37,368 62                                     | 356,964 53            | 81,494 13                                  | 73,012 84    | 81,870 96      | 120,586 60   | 356,964 53   |
| 7,287 03                     | 10,233 84  | 197,582 02                      | 23,906 14                                     | 221,488 16            | 17,225 93                                  | 78,687 61    | 26,434 41      | 99,140 21    | 221,488 16   |
| 2,252 96                     | 5,383 46   | 132,094 79                      | 20,396 98                                     | 152,491 77            | 70,850 52                                  | 18,264 05    | 16,934 77      | 46,442 43    | 152,491 77   |
| 5,715 77                     | 58,269 05  | 204,641 12                      | 24,375 73                                     | 229,016 85            | 68,612 79                                  | 56,256 99    | 73,229 99      | 30,917 08    | 229,016 85   |
| 6,631 34                     | 7,181 34   | 242,292 16                      | 12,713 68                                     | 255,005 84            | 212,221 33                                 | 12,130 68    | 4,652 59       | 26,001 24    | 255,005 84   |
| 60,456 18                    | 368,926 35 | 5,081,150 96                    | 312,178 24                                    | 5,393,329 20          | 1,957,605 26                               | 1,441,150 66 | 641,887 05     | 1,352,686 23 | 5,393,329 20 |
| 61,354 34                    | 402,717 15 | 3,231,559 64                    | 135,647 17                                    | 3,367,206 81          | 913,641 37                                 | 1,777,618 51 | 521,185 58     | 154,761 35   | 3,367,206 81 |
| 60,456 18                    | 368,926 35 | 5,081,150 96                    | 312,178 24                                    | 5,393,329 20          | 1,957,605 26                               | 1,441,150 66 | 641,887 05     | 1,352,686 23 | 5,393,329 20 |
| 121,810 52                   | 771,643 50 | 8,312,710 60                    | 447,825 41                                    | 8,760,536 01          | 2,871,246 63                               | 3,218,769 17 | 1,163,072 63   | 1,507,447 58 | 8,760,536 01 |

## FERROVIA LIGURE — ESPROPRIAZIONI

**B** — Riepilogo generale del prospetto **A** colla distinzione delle spese secondo la loro natura.

| Designazione delle categorie di spesa                                                                         | LEVANTE      |              | PONENTE      |              | TOTALE<br>GENERALE |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|
|                                                                                                               | PARZIALE     | TOTALE       | PARZIALE     | TOTALE       |                    |
| <b>1° — Espropriazioni.</b>                                                                                   |              |              |              |              |                    |
| Importo stabili pagato con certificati di liquidazione dell'Ufficio centrale espropriazioni . . . . .         | 2,336,233 84 |              | 4,167,041 77 |              |                    |
| Importo stabili con certificati e stati ad economia rilasciati dalla Direzione . . . . .                      | 12,283 42    |              | 104,959 59   |              |                    |
| Indennità relative diverse liquidate con certificati come sopra . . . . .                                     | 341,362 81   |              | 308,470 17   |              |                    |
| Idem con certificati e stati della Direzione . . . . .                                                        | 14,543 50    |              | 16,996 59    |              |                    |
|                                                                                                               |              | 2,754,423 57 |              | 4,597,468 12 | 7,351,891 69       |
| <b>2° — Occupazioni temporanee.</b>                                                                           |              |              |              |              |                    |
| Importo pagato con certificati dell'Ufficio centrale . . . . .                                                | 82,808 62    |              | 17,921 27    |              |                    |
| Importo pagato con certificati e stati di spesa ad economia . . . . .                                         | 6,682 36     |              | 5,368 30     |              |                    |
|                                                                                                               |              | 89,490 98    |              | 23,289 57    | 112,780 55         |
| <b>3° — Interessi e rifusione imposte fondiarie.</b>                                                          |              |              |              |              |                    |
| Interessi sulle somme capitali di espropriazione . . . . .                                                    | 351,715 95   |              | 527,489 90   |              |                    |
| Interessi sulle somme capitali di occupazioni temporanee                                                      | 8,631 54     |              | 1,442 79     |              |                    |
| Rifusione di imposte fondiarie agli espropriati con stati di spesa ad economia . . . . .                      | 412 24       |              | 6,150 74     |              |                    |
|                                                                                                               |              | 360,759 73   |              | 535,083 43   | 895,843 16         |
| <b>4° — Rilevamento piano parcellario.</b>                                                                    |              |              |              |              |                    |
| Cottimo geometra Gatti per la estensione di metri lineari 49,573 . . . . .                                    | 19,640 05    |              | •            |              |                    |
| Rilevamento ad economia per opera degli impiegati e canneggiatori degli Uffici di sezione . . . . .           | 11,158 93    |              | 57,748 83    |              |                    |
|                                                                                                               |              | 30,799 03    |              | 57,748 83    | 88,547 86          |
| <b>5° — Onorari a Periti, Legali, Catastari.</b>                                                              |              |              |              |              |                    |
| Pagati con certificati dell'Ufficio centrale delle espropriazioni . . . . .                                   | 61,354 34    |              | 60,456 18    |              |                    |
| Pagati dalla Direzione e con mandati del Ministero dei lavori pubblici . . . . .                              | 55,560 36    |              | 77,234 39    |              |                    |
| Retribuzione agli Agenti incaricati del 1° e 2° controllo del pedaggio del ponte sospeso in Oneglia . . . . . | •            |              | 9,804 66     |              |                    |
|                                                                                                               |              | 116,914 70   |              | 147,495 23   | 264,409 93         |
| <b>6° — Provvista e piantamento termini.</b>                                                                  |              |              |              |              |                    |
| Per la delimitazione della zona ferroviaria . . . . .                                                         | 10,135 70    |              | 27,051 52    |              |                    |
|                                                                                                               |              | 10,135 70    |              | 27,051 52    | 37,187 22          |
| <b>7° — Rimunerazioni ad Impiegati di Prefettura.</b>                                                         |              |              |              |              |                    |
| Pel disimpegno di lavori afferenti alle espropriazioni . . . . .                                              | 4,683 10     |              | 5,192 50     |              |                    |
|                                                                                                               |              | 4,683 10     |              | 5,192 50     | 9,875 60           |
| Totali eguali a quelli del prospetto A . . . . .                                                              |              | 3,367,206 81 |              | 5,393,329 20 | 8,760,536 01       |

Segue Allegato N° 13.

**FERROVIA LIGURE — ESPROPRIAZIONI****C — Prospetto dei lavori dipendenti dal servizio delle espropriazioni ancora da eseguire al 1° gennaio 1877.**

| Numero d'ordine | SEZIONI                    | QUANTITÀ E NATURA DEI LAVORI ANCORA DA ESEGUIRSI AL 1° GENNAIO 1877 |                          |                                |            |                                                        |            |                   |                |            |            |                                            |                                |                                 |                               |
|-----------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|------------|--------------------------------------------------------|------------|-------------------|----------------|------------|------------|--------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
|                 |                            | PIANO<br>parcellare<br>(sviluppo)                                   |                          | BENIFONDI<br>da<br>espropriare |            | STRALCI<br>esuberanti<br>da retrocedersi<br>o vendersi |            | VOLTURE CATASTALI |                |            |            | DELIMITAZIONE<br>della sede<br>ferroviaria |                                | Liquidazioni finali<br>da farsi | Numero delle liti<br>vertenti |
|                 |                            | da rilevare                                                         | da ultimare<br>al tavolo | N°                             | Superficie | N°                                                     | Superficie | preventive        |                | suppletive |            | Termini<br>da piantare                     | Processi<br>verbali<br>da fare |                                 |                               |
|                 |                            |                                                                     |                          |                                |            |                                                        |            | N°                | Superficie     | N°         | Superficie |                                            |                                |                                 |                               |
|                 | <b>LINEA DI LEVANTE</b>    |                                                                     |                          |                                |            |                                                        |            |                   |                |            |            |                                            |                                |                                 |                               |
| 1               | Genova . . . . .           | »                                                                   | »                        | »                              | »          | »                                                      | 1,810      | »                 | »              | »          | »          | »                                          | »                              | 18                              | 12                            |
| 2               | Chiavari . . . . .         | »                                                                   | »                        | »                              | »          | »                                                      | 950        | 11                | Rettificazioni | »          | »          | »                                          | »                              | 1                               | 1                             |
| 3               | Moneglia . . . . .         | »                                                                   | »                        | »                              | »          | »                                                      | »          | »                 | »              | »          | »          | »                                          | »                              | 6                               | 5                             |
| 4               | Levanto . . . . .          | »                                                                   | »                        | »                              | »          | »                                                      | 224        | »                 | »              | »          | »          | »                                          | »                              | 2                               | 1                             |
| 5               | Cinque Terre . . . . .     | »                                                                   | »                        | »                              | »          | »                                                      | »          | »                 | »              | »          | »          | »                                          | »                              | 3                               | »                             |
| 6               | Spezia . . . . .           | 1,000                                                               | »                        | »                              | 25,000     | »                                                      | 24,753     | »                 | 25,000         | »          | »          | 80                                         | »                              | 4                               | 4                             |
|                 | Totali . . .               | 1,000                                                               | »                        | »                              | 25,000     | »                                                      | 27,772     | 11                | 25,000         | »          | »          | 80                                         | »                              | 34                              | 23                            |
|                 | <b>LINEA DI PONENTE</b>    |                                                                     |                          |                                |            |                                                        |            |                   |                |            |            |                                            |                                |                                 |                               |
| 7               | Savona . . . . .           | »                                                                   | »                        | »                              | 500        | »                                                      | 255        | »                 | »              | 2          | 500        | 60                                         | 1                              | 12                              | 6                             |
| 8               | Finalmarina . . . . .      | »                                                                   | »                        | »                              | »          | »                                                      | 1,800      | »                 | »              | »          | »          | »                                          | »                              | 12                              | 6                             |
| 9               | Oneglia . . . . .          | »                                                                   | »                        | »                              | 1,500      | »                                                      | 12,000     | »                 | »              | 19         | 2,650      | 10                                         | »                              | 3                               | 3                             |
| 10              | San Remo . . . . .         | »                                                                   | »                        | »                              | 500        | »                                                      | 6,000      | »                 | »              | »          | »          | »                                          | »                              | 15                              | 9                             |
|                 | Totali . . .               | »                                                                   | »                        | »                              | 2,500      | »                                                      | 20,055     | »                 | »              | 21         | 3,150      | 70                                         | 1                              | 42                              | 24                            |
|                 | <b>Riassunto</b>           |                                                                     |                          |                                |            |                                                        |            |                   |                |            |            |                                            |                                |                                 |                               |
|                 | Linea di Levante . . . . . | 1,000                                                               | »                        | »                              | 25,000     | »                                                      | 27,772     | 11                | 25,000         | »          | »          | 80                                         | »                              | 34                              | 23                            |
|                 | Linea di Ponente . . . . . | »                                                                   | »                        | »                              | 2,500      | »                                                      | 20,055     | »                 | »              | 21         | 3,150      | 70                                         | 1                              | 42                              | 24                            |
|                 | Totali generali . . .      | 1,000                                                               | »                        | »                              | 27,500     | »                                                      | 47,827     | 11                | 25,000         | 21         | 3,150      | 150                                        | 1                              | 76                              | 47                            |



# FERROVIA LIGURE

## D — Stato riassuntivo delle spese ancora occorrenti nella ultimazione delle espropriazioni

| Numero d'ordine | OGGETTO DELLA SPESA                                       | LINEA DI LEVANTE |           |           |              |           |
|-----------------|-----------------------------------------------------------|------------------|-----------|-----------|--------------|-----------|
|                 |                                                           | 1° Tronco        | 2° Tronco | 3° Tronco | 4° Tronco    | Totale    |
| 1               | Espropriazioni ancora da eseguire . . . . .               | »                | »         | »         | 100,000 »    | 100,000 » |
| 2               | Liquidazioni . . . . .                                    | »                | 18,000 »  | 35,000 »  | 4,000 »      | 57,000 »  |
| 3               | Piantamento di termini . . . . .                          | »                | »         | »         | »            | »         |
| 4               | Opere manufatte dipendenti dalle espropriazioni . . . . . | »                | 3,600 »   | 2,400 »   | »            | 6,000 »   |
| 5               | Spese giudiziali . . . . .                                | »                | 5,000 »   | 4,000 »   | 1,000 »      | 10,000 »  |
|                 | Totali . . .                                              | »                | 26,600 »  | 41,400 »  | 105,000 »    | 173,000 » |
| 6               | Personale per l'anno 1877 . . . . .                       |                  |           |           |              | 4,710 »   |
| 7               | Spese impreviste . . . . .                                |                  |           |           |              | 1,290 »   |
|                 |                                                           |                  |           |           | Totali . . . | 179,000 » |
|                 | <b>Importo pagabile nel 1877.</b>                         |                  |           |           |              |           |
| 3               | Liquidazioni, espropriazioni e danni . . . . .            | »                | 12,000 »  | 26,000 »  | 100,000 »    | 138,000 » |
| 2               | Spese giudiziali . . . . .                                | »                | 3,000 »   | 2,000 »   | 500 »        | 5,500 »   |
|                 | Totali . . .                                              | »                | 15,000 »  | 28,000 »  | 100,500 »    | 143,500 » |
| 3               | Personale . . . . .                                       |                  |           |           |              | 4,710 »   |
| 4               | Imprevisti . . . . .                                      |                  |           |           |              | 1,290 »   |
|                 |                                                           |                  |           |           | Totali . . . | 149,500 » |

Segue Allegato N° 13.

— ESPROPRIAZIONI

con indicazione della somma che si presume possa venire pagata nell'esercizio 1877.

| LINEA DI PONENTE                                                                      |           |           |           |          | Totale per le due linee |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-------------------------|-----------|
| 1° Tronco                                                                             | 2° Tronco | 3° Tronco | 4° Tronco | Totale   | Parziale                | Generale  |
|                                                                                       |           |           |           |          | 100,000 »               |           |
| 12,000 »                                                                              | 17,000 »  | 18,000 »  | 10,000 »  | 57,000 » | 114,000 »               |           |
|                                                                                       | 500 »     |           |           | 500 »    | 500 »                   |           |
|                                                                                       |           |           | 4,500 »   | 4,500 »  | 10,500 »                |           |
| 2,000 »                                                                               | 1,500 »   | 1,500 »   | 4,500 »   | 9,500 »  | 19,500 »                |           |
| 14,000 »                                                                              | 19,000 »  | 19,500 »  | 19,000 »  | 71,500 » | 244,500 »               |           |
| .....                                                                                 |           |           |           | 4,710 »  | 9,420 »                 |           |
| .....                                                                                 |           |           |           | 1,790 »  | 3,080 »                 |           |
|                                                                                       |           |           |           | 78,000 » | 257,900 »               | 257,000 » |
| 10,000 »                                                                              | 17,000 »  | 2,000 »   | 8,000 »   | 37,000 » | 175,000 »               |           |
| 1,500 »                                                                               | 1,500 »   | 1,000 »   | 3,500 »   | 7,500 »  | 13,000 »                |           |
| 11,500 »                                                                              | 18,500 »  | 3,000 »   | 11,500 »  | 44,500 » | 188,000 »               |           |
| .....                                                                                 |           |           |           | 4,710 »  | 9,420 »                 |           |
| .....                                                                                 |           |           |           | 1,290 »  | 2,580 »                 |           |
|                                                                                       |           |           |           | 50,500 » | 200,000 »               | 200,000 » |
| Rimarrebbero a pagarsi per questioni che si presumono non risolte entro il 1877 . . . |           |           |           |          |                         | 57,000 »  |

## FERROVIA LIGURE — ESPROPRIAZIONI

**E** — Prospetto delle espropriazioni eseguite dall'Amministrazione Governativa in cadun anno dal 1867 al 1876 e relativo ammontare.

| ANNI                                                                                                       | LEVANTE    |           | PONENTE    |           | Totale     |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|
|                                                                                                            | Superficie | Importo   | Superficie | Importo   | Superficie | Importo   |
| 1867 . . . . .                                                                                             | 3,000      | 4,000     | 45,000     | 140,000   | 48,000     | 144,000   |
| 1868 . . . . .                                                                                             | 122,000    | 1,264,000 | 121,000    | 222,000   | 243,000    | 1,486,000 |
| 1869 . . . . .                                                                                             | 15,000     | 84,000    | 89,000     | 359,000   | 104,000    | 443,000   |
| 1870 . . . . .                                                                                             | 5,000      | 100,000   | 407,000    | 1,170,000 | 412,000    | 1,270,000 |
| 1871 . . . . .                                                                                             | 45,000     | 133,000   | 118,000    | 401,000   | 163,000    | 534,000   |
| 1872 . . . . .                                                                                             | 84,000     | 75,000    | 23,000     | 76,000    | 107,000    | 151,000   |
| 1873 . . . . .                                                                                             | 31,000     | 58,000    | 48,000     | 100,000   | 79,000     | 158,000   |
| 1874 . . . . .                                                                                             | 6,000      | 9,000     | 25,000     | 37,000    | 31,000     | 46,000    |
| 1875 . . . . .                                                                                             | 15,000     | 66,000    | 68,000     | 240,000   | 83,000     | 206,000   |
| 1876 . . . . .                                                                                             | 8,000      | 19,000    | 8,000      | 99,000    | 16,000     | 118,000   |
|                                                                                                            | 334,000    | 1,812,000 | 952,000    | 2,844,000 | 1,286,000  | 4,656,000 |
| Indennità diverse e pagamenti fatti per espropriazioni che risalgono all'amministrazione sociale . . . . . |            |           |            |           |            | 2,695,892 |
| Totale eguale a quello della categoria 1 <sup>a</sup> del riepilogo B . . .                                |            |           |            |           |            | 7,351,892 |

Segue Allegato N° 13.

**FERROVIA LIGURE — ESPROPRIAZIONI****F** — Stato delle spese di personale, sia con nomina che straordinario, comprendente gli stipendi, soprassoldi, retribuzioni giornaliere, lavori straordinari, gratificazioni per licenziamento ed indennità di trasferta.

| ANNI                                         | NUMERO DEGLI IMPIEGATI |           |           |               | AMMONTARE        |               |                | Totale         |
|----------------------------------------------|------------------------|-----------|-----------|---------------|------------------|---------------|----------------|----------------|
|                                              | Ufficio centrale       | LINEE     |           | Numero totale | Ufficio centrale | LINEE         |                |                |
|                                              |                        | Levante   | Ponente   |               |                  | Levante       | Ponente        |                |
| 1867 . . . . .                               | 10                     | 3         | 2         | 15            | 18,000           | 3,600         | 2,700          | 24,300         |
| 1868 . . . . .                               | 17                     | 3         | 7         | 27            | 40,000           | 9,000         | 18,100         | 67,100         |
| 1869 . . . . .                               | 14                     | 4         | 8         | 26            | 36,000           | 10,400        | 24,500         | 70,900         |
| 1870 . . . . .                               | 13                     | 3         | 8         | 24            | 34,000           | 10,000        | 23,500         | 67,500         |
| 1871 . . . . .                               | 12                     | 2         | 7         | 21            | 33,000           | 4,900         | 21,600         | 59,500         |
| 1872 . . . . .                               | 13                     | 1         | 6         | 20            | 34,000           | 3,100         | 15,600         | 52,700         |
| 1873 . . . . .                               | 14                     | 1         | 4         | 19            | 36,000           | 3,900         | 13,100         | 53,000         |
| 1874 . . . . .                               | 9                      | 1         | 4         | 14            | 32,000           | 2,100         | 13,000         | 47,100         |
| 1875 . . . . .                               | 8                      | 2         | 3         | 13            | 27,000           | 5,700         | 8,400          | 41,100         |
| 1876 . . . . .                               | 10                     | 2         | 2         | 14            | 23,096           | 2,144         | 2,285          | 27,525         |
| Inserviente per anni 9 e<br>mesi 9 . . . . . | 10                     | »         | »         | 10            | 7,228            | »             | »              | 7,228          |
| <b>Totali . . .</b>                          | <b>130</b>             | <b>22</b> | <b>51</b> | <b>203</b>    | <b>320,324</b>   | <b>54,844</b> | <b>142,785</b> | <b>517,953</b> |



**RELAZIONE STATISTICA**  
**SULLE COSTRUZIONI E SULL'ESERCIZIO**  
**DELLE STRADE FERRATE ITALIANE .**

**per l'anno 1876.**

---

**PARTE SECONDA**

---

**Costruzione di ferrovie concesse all'industria privata.**

---

1. 11/11/11

2. 11/11/11

3. 11/11/11

4. 11/11/11

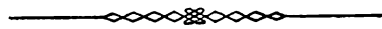
5. 11/11/11

# RELAZIONE STATISTICA

## SULLE COSTRUZIONI E SULL'ESERCIZIO

### DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

per l'anno 1876.



## PARTE SECONDA

### COSTRUZIONE DI FERROVIE CONCESSE ALL'INDUSTRIA PRIVATA

Alla data del 1° gennaio 1876 l'industria privata doveva provvedere alla costruzione di chilometri 1046 di ferrovia, ai quali si aggiunsero nel 1876 altri 138 chilometri in dipendenza di nuove concessioni; e così in totale chilometri 1184, che va ripartito come infra :

Linee concesse all'industria privata che rimanevano da aprirsi all'esercizio al 1° gennaio 1876.

|                                                                            |       |     |
|----------------------------------------------------------------------------|-------|-----|
| 1. da Gozzano ad Alzo . . . . .                                            | Chil. | 6   |
| 2. da Ozieri ad Oristano . . . . .                                         | " .   | 121 |
| 3. da Ozieri a Terranova. . . . .                                          | " .   | 69  |
| 4. da Como a Chiasso (confine Svizzero) . . . . .                          | " .   | 5   |
| 5 da Termoli alla linea Foggia-Napoli . . . . .                            | " .   | 125 |
| 6. da Aquila a Rieti . . . . .                                             | " .   | 68  |
| 7. da Laura ad Avellino . . . . .                                          | " .   | 24  |
| 8. dalle cave dei marmi a Carrara e da Avenza al mare . . . . .            | " .   | 12  |
| 9. da Gemona-Ospedaletto a Pontebba . . . . .                              | " .   | 40  |
| 10. da Firenze a Prato ed a Poggio a Caiano (ferrovia a cavalli) . . . . . | " .   | 30  |
| 11. da Palazzolo a Paratico . . . . .                                      | " .   | 10  |
| 12. da Legnago a Rovigo ed Adria . . . . .                                 | " .   | 71  |
| 13. da Vicenza per Thiene a Schio . . . . .                                | " .   | 30  |
| 14. da Verona a Legnago . . . . .                                          | " .   | 51  |
| 15. da Tremezzina a Porlezza . . . . .                                     | " .   | 13  |
| <i>Da riportarsi . . .</i>                                                 | Chil. | 675 |



|     |                                 |       |             |
|-----|---------------------------------|-------|-------------|
|     | <i>Riporto . . .</i>            | Chil. | 675         |
| 16. | da Luino a Fornasette . . . . . | "     | 4           |
| 17. | da Palermo per Marsala a Tra-   |       |             |
|     | pani . . . . .                  | "     | 193         |
| 18. | da Vicenza a Treviso . . . . .  | "     | 58          |
| 19. | da Padova a Bassano . . . . .   | "     | 47          |
| 20. | da Pontegalera a Fiumicino . .  | "     | 11          |
| 21. | da Treviglio a Rovato . . . . . | "     | 34          |
| 22. | da Ciampino a Nemi . . . . .    | "     | 24          |
| 23. | da Ciriè a Lanzo . . . . .      | "     | 11          |
| 24. | da Milano a Saronno . . . . .   | "     | 22          |
| 25. | da Parma a Brescia . . . . .    | "     | 85          |
| 26. | da Brescia a Iseo . . . . .     | "     | 20          |
|     | Totale . . .                    | Chil. | <u>1184</u> |

Cenni sulle costruzioni  
delle singole linee.

Quali risultati siansi ottenuti nella costruzione delle suddette linee durante l'anno 1876, al quale si riferisce la presente relazione, viene dimostrato dalle seguenti note distinte per ciascuna delle linee stesse e riportate nell'ordine sovra indicato.

#### 1° — Ferrovia da Gozzano ad Alzo.

(Chilometri 6).

Nessun lavoro venne nel 1876 intrapreso per l'indicato tronco di ferrovia che manca a completare la linea Novara-Alzo (chilometri 42) stata concessa ad una Società che decadde per la inosservanza dei patti stipulati.

#### 2° — Ferrovia da Ozieri ad Oristano.

(Chilometri 121).

#### 3° — Ferrovia da Ozieri a Terranova.

(Chilometri 69).

Provvedimenti legisla-  
tivi per la esecuzione  
delle ferrovie Sarde  
dette di *secondo pe-  
riodo*.

Non fu possibile di concludere le trattative iniziate e di presentare entro il 1876 un progetto di legge al Parlamento per la esecuzione delle predette due linee che mancano a compiere la rete ferroviaria della Sardegna (chilometri 388) decretata colla legge del 4 gennaio 1863, n° 1105, e che vennero dichiarate di *secondo periodo* nella convenzione approvata colla legge del 28 agosto 1870, n° 5858 (articolo 4). Questa condizione di cose, che fu d'ostacolo allo intraprendimento dei lavori delle medesime due linee, venne a cessare nel 1877 mediante la presentazione fatta dal Ministero e la approvazione

per parte dei Poteri dello Stato, della legge ed annessa convenzione conclusa con la Compagnia delle ferrovie Sarde per la quale è provveduto alla esecuzione delle suddette linee. In quanto alle linee del *primo periodo*, dopo gli accordi intervenuti tra la Società concessionaria ed il Municipio, il Ministero approvava con decreto del 25 febbraio 1876 la planimetria della stazione definitiva di Cagliari e con altro del 3 successivo giugno il progetto dell'edificio per i viaggiatori della stazione medesima.

#### 4° — Ferrovia da Como a Chiasso (confine Svizzero).

(Chilometri 5).

Nella relazione per il triennio a tutto il 1875 si ebbe cura di dare particolareggiate indicazioni intorno all'origine della concessione della linea da Camerlata al confine svizzero di cui il detto tronco fa parte e sulle condizioni tecniche della medesima. Si fecero inoltre conoscere le difficoltà incontrate nella esecuzione dei lavori, specialmente di quelli della galleria di Monte Olimpino (metri 1919), notando come queste obbligarono a limitare dapprima l'esercizio a soli cinque chilometri, cioè, fra Camerlata e Como stati aperti nel luglio 1875. Infine si esprimeva la fiducia che entro il primo semestre 1876 si avrebbe compiuta la linea. Questa previsione però non ebbe a rigore di termine a verificarsi, poichè solo nel 28 settembre e sempre in causa del contrariato compimento della galleria, si poterono far proseguire i convogli da Como alla stazione internazionale di Chiasso.

Lo sviluppo progressivo dei lavori di detta galleria, dall'epoca del loro incominciamento (novembre 1873) a quella del relativo compimento (settembre 1876), apparisce dal seguente quadro:

Richiamo alla precedente relazione a tutto il 1875.

Sviluppo progressivo dei lavori della galleria di Monte Olimpino.

| N° d'ordine | DESIGNAZIONE<br>DEI LAVORI | LAVORI ESEGUITI  |          |         | TOTALE  |
|-------------|----------------------------|------------------|----------|---------|---------|
|             |                            | nel<br>1873-1874 | 1875     | 1876    |         |
|             |                            | Metri            | Metri    | Metri   | Metri   |
| 1           | Piccola sezione . . . .    | 557 49           | 1,080 51 | 281 »   | 1,919 » |
| 2           | Allargamento . . . .       | 375 30           | 1,133 70 | 410 »   | 1,919 » |
| 3           | Calotta . . . . .          | 267 95           | 1,138 75 | 512 30  | 1,919 » |
| 4           | Strozzo . . . . .          | 27 »             | 1,022 »  | 870 »   | 1,919 » |
| 5           | Piedritti, assieme . .     | 54 »             | 1,764 »  | 2,080 » | 3,898 » |

Importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876.

La spesa approssimativa dei lavori eseguiti nell'annata 1876 e negli anni precedenti risulta dal seguente prospetto :

| N° d'ordine | INDICAZIONE<br>DEI LAVORI | IMPORTO APPROSSIMATIVO<br>DEI LAVORI ESEGUITI |           |           |
|-------------|---------------------------|-----------------------------------------------|-----------|-----------|
|             |                           | a tutto il 1875                               | nel 1876  | TOTALE    |
| 1           | Espropriazioni . . . .    | 630,000                                       | »         | 630,000   |
| 2           | Movimenti di terra . .    | 1,425,000                                     | 204,840   | 1,629,840 |
| 3           | Galleria . . . . .        | 1,820,000                                     | 1,035,000 | 2,855,000 |
| 4           | Opere d'arte . . . . .    | 1,108,000                                     | 14,400    | 1,122,400 |
| 5           | Fabbricati . . . . .      | 179,000                                       | 98,000    | 277,000   |
| 6           | Armamento . . . . .       | 200,000                                       | 140,000   | 340,000   |
| 7           | Spese diverse . . . . .   | 198,000                                       | »         | 198,000   |
|             | Totale . . .              | 5,560,000                                     | 1,492,240 | 7,052,240 |

Giornate d'operai consunte nell'esecuzione dei lavori durante il 1876.

Nella somma pagata per il 1876 comprendesi quella per la mano d'opera impiegata nei lavori, la quale espressa in numero di *giornate* d'operaio risulta come infra:

| Gennaio | Febbraio | Marzo | Aprile | Maggio | Giugno | Luglio | Agosto | Settembre | Ottobre | Novembre | Dicembre | TOTALE | Media giornaliera all'anno |
|---------|----------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|---------|----------|----------|--------|----------------------------|
| 31      | 29       | 31    | 30     | 31     | 30     | 31     | 31     | 30        | 31      | 30       | 31       | 366    | »                          |
| 545     | 812      | 1194  | 1322   | 549    | 694    | 698    | 670    | 351       | 150     | 95       | 95       | 7175   | 598                        |

Lavori che restavano da eseguirsi alla fine del 1876.

Allo spirare del 1876 rimanevano a completarsi alcune opere d'arte e restava a sistemarsi definitivamente la trincea Canturina fra gli ettometri 11 e 14 nella sezione fra Camerlata e Como.

Fu detto nell'antioriore relazione che per questo passaggio erasi consentito in modo provvisorio ad una livelletta del 17 per mille. Ora si deve aggiungere che accurate ispezioni fatte sul luogo hanno dimostrato ad evidenza che se s'incontrarono gravi difficoltà per aprire la trincea coll'autorizzata variante nel profilo, tali difficoltà, per la natura del suolo, sarebbero insuperabili qualora si volesse abbassare il piano di detta

trincea per avere la pendenza del 13 638 per mille preveduta nel progetto primitivo. Pertanto la sistemazione di cui trattasi dovette limitarsi a surrogare edifiizi stabili agli esistenti provvisori in legname pel sovrappassaggio in continuazione della strada campestre detta dei Praduzzi alla progressiva 900, pel ponte-canale per la Roggia Molinara alla progressiva 1245, e pel sovrappassaggio in continuazione della strada provinciale Canturina alla progressiva 1449, conservando il tracciato coll'attuale pendenza.

Restano poi ad eseguirsi i lavori del tratto di diramazione dalla stazione di Como al Lago, secondo il progetto approvato con decreto del 23 agosto 1876, nel quale la spesa anteriormente prevista in lire 486,740 57 venne definitivamente calcolata in lire 650,300.

Tenendo conto dell'accennata nuova perizia l'ammontare dei lavori eseguiti e da eseguirsi a compimento della ferrovia da Camerlata a Chiasso, compresa la diramazione dalla stazione di Como al Lago, deve ritenersi nelle cifre esposte nel seguente quadro :

Diramazione dalla stazione di Como al Lago.

Importo dei lavori eseguiti e da eseguirsi pel compimento della linea.

| N° d'ordine | INDICAZIONE<br>DEI LAVORI    | IMPORTO APPROSSIMATIVO<br>DEI LAVORI   |                                      |                                                       |
|-------------|------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------|
|             |                              | secondo<br>le previsioni<br>definitive | eseguiti<br>a tutto dicembre<br>1876 | da eseguirsi<br>a compimento<br>al 1° gennaio<br>1877 |
| 1           | Espropriazioni . . . . .     | 1,010,691 09                           | 630,000 »                            | 380,691 09                                            |
| 2           | Movimenti di terra . . . . . | 1,733,574 70                           | 1,629,840 »                          | 103,734 70                                            |
| 3           | Galleria . . . . .           | 3,339,082 »                            | 2,855,000 »                          | 484,082 »                                             |
| 4           | Opere d'arte . . . . .       | 1,238,744 35                           | 1,222,400 »                          | 116,344 35                                            |
| 5           | Fabbricati . . . . .         | 502,487 84                             | 277,000 »                            | 225,487 84                                            |
| 6           | Armamento . . . . .          | 1,291,957 »                            | 340,000 »                            | 951,957 »                                             |
| 7           | Spese diverse . . . . .      | 928,642 67                             | 198,000 »                            | 730,642 67                                            |
|             | Totale . . . . .             | 10,045,179 65                          | 7,052,240 »                          | 2,892,939 65                                          |

Non è fuor di luogo il notare che in dipendenza della convenzione di Basilea la spesa della costruzione di questa linea, che continua a farsi a cura dell'Amministrazione sociale delle ferrovie dell'Alta Italia, deve essere rimborsata alla medesima dallo Stato in esecuzione di quanto fu stipulato coll'articolo 13 di detta convenzione.

## 5° — Ferrovia da Termoli alla linea Foggia-Napoli.

(Chilometri 125).

## 6° — Ferrovia da Aquila a Rieti.

(Chilometri 68).

Anche durante il 1876 non venne intrapreso alcun lavoro per le indicate due linee facienti parte della rete concessa alla Società delle strade ferrate Meridionali a termini della convenzione del 28 novembre 1864. Questa condizione di cose è una conseguenza del non essere finora intervenuto un provvedimento legislativo che risolva la questione ferroviaria generale e con essa quelle sollevate relativamente alla esecuzione di detta convenzione.

## 7° — Ferrovia da Laura ad Avellino.

(Metri 23,959).

Andamento planimetrico ed altimetrico dei singoli tronchi in cui è divisa la linea.

L'andamento planimetrico ed altimetrico dei singoli tronchi di questa linea risulta dal seguente quadro :

| N° d'ordine | INDICAZIONE<br>DEI TRONCHI | Rettilinei       | Curve<br>con<br>raggio<br>da<br>metri 300<br>a<br>metri 1000 | TOTALE             | Orizzon-<br>tali | LIVELLETTTE     |                  |                   | TOTALE             |
|-------------|----------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------|------------------|-----------------|------------------|-------------------|--------------------|
|             |                            |                  |                                                              |                    |                  | dal 0           | dal 5            | dal 10            |                    |
|             |                            |                  |                                                              |                    |                  | al 5 ‰          | al 10 ‰          | al 20 ‰           |                    |
| 1           | Laura-Solofra . .          | 3,699 95         | 7,000 05                                                     | 10,700 >           | >                | 1,018 >         | 8,358 >          | 1,324 >           | 10,700 >           |
| 2           | Solofra-Serino . .         | 3,508 50         | 1,624 50                                                     | 5,133 >            | 350 >            | 1,959 71        | 1,340 29         | 1,483 >           | 5,133 >            |
| 3           | Serino-Avellino .          | 6,367 61         | 1,758 39                                                     | 8,126 >            | 712 25           | 824 25          | 3,887 50         | 2,702 >           | 8,126 >            |
|             | <b>Totali Metri</b>        | <b>13,576 06</b> | <b>10,382 94</b>                                             | <b>23,959 &gt;</b> | <b>1,062 25</b>  | <b>3,801 96</b> | <b>13,585 79</b> | <b>5,509 &gt;</b> | <b>23,959 &gt;</b> |

Opere d'arte principali.

Le opere principali che incontransi in questa ferrovia sono le seguenti :

1° Tronco.

Viadotto sul fosso e sorgiva di San Michele, di 9 luci, delle quali, 8 di metri 12 caduna ed una di metri 21 d'apertura.

Viadotto-Grotte di Nello, di luce metri 21.

Viadotto di Sant'Eustachio, di luce metri 21.

Viadotto Tanghi a 12 luci di metri 8 50 d'apertura caduna.

Viadotto nel vallone delle Concierie di 6 luci di metri 10 d'apertura caduna.

Opere minori, ponti, ponticelli ed acquedotti e muri di sostegno, n° 84.

|                                                 |       |     |    |
|-------------------------------------------------|-------|-----|----|
| Gallerie. — Ospedale della lunghezza di . . . . | Metri | 90  | „  |
| „ — Castello del pozzo „ . . . .                | „     | 250 | „  |
| „ — Grotta di Nello „ . . . .                   | „     | 364 | „  |
| „ — Torchiali „ . . (*)                         | „     | 546 | „  |
| „ — Monticelli „ . . (*)                        | „     | 43  | „  |
| „ — Vigna dei Monaci „ . . (*)                  | „     | 277 | 83 |
| „ — Sant'Agata „ . . (*)                        | „     | 701 | „  |

Viadotto sul fosso Vigilante a 3 luci di metri 12 caduna, oltre ai muri di prolungamento della complessiva lunghezza di metri 97 20. 2° Tronco.

Opere minori, ponti, ponticelli, acquedotti, muri di sostegno, numero 29.

|                                                                                          |      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|
| Galleria di Turci della lunghezza di metri . . . .                                       | 2428 | „  |
| Ponte obliquo a travata metallica sulla gora della ferriera, con luce di metri . . . . . | 12   | „  |
| Ponte obliquo a travata metallica sul fosso del mulino, metri . . . . .                  | 14   | „  |
| Ponte obliquo sul fiume Sabato a travata metallica di metri . . . . .                    | 19   | 50 |
| Ponte obliquo sul fiume Sabato a travata metallica di metri . . . . .                    | 20   | „  |

3° Tronco.

Opere minori, ponti, ponticelli, acquedotti e muri di sostegno, n° 57.

Galleria del Giglio della lunghezza di metri 151 50.

Le stazioni da costrirsi sugli indicati tronchi risultano dal seguente quadro: Stazioni.

| N° d'ordine | NOME DELLA STAZIONE | Progressive a partire da S. Severino | Quota del ferro sul livello del mare | Magazzino merci e piano caricatore | Rifornitore | Rimesse macchine | Rimesse carrozze |
|-------------|---------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|-------------|------------------|------------------|
| 1           | Laura . . . . .     | 6,310 20                             | 213 66                               | »                                  | »           | »                | »                |
| 2           | Solofra . . . . .   | 18,032 »                             | 382 95                               | 1                                  | »           | »                | »                |
| 3           | Serino . . . . .    | 21,700 »                             | 383 45                               | 1                                  | »           | »                | »                |
| 4           | Avellino . . . . .  | 29,800 »                             | 301 50                               | 1                                  | 1           | 1                | 1                |

(\*) Nelle lunghezze delle gallerie segnate con asterisco sono compresi i maggiori prolungamenti concertati ed approvati.

Andamento dei lavori e  
loro ultimazione.

1° Tronco.

I lavori del primo tronco appaltati per la somma di lire 2,747,520 all'impresa Belliazi e Bianco per atto del 24 aprile 1875 avevano già preso un discreto sviluppo allo scadere del 1875. Sebbene i medesimi siano stati, durante il 1876, regolarmente attivati, non progredirono in modo da essere ultimati per l'epoca stabilita in contratto, cioè al 19 marzo 1877. Tale ritardo è dovuto a maggiori lavori del viadotto delle Conciarie non previsti in progetto ed anche alle difficoltà incontrate negli scavi della galleria di Sant'Agata, la quale attraversa un terreno argilloso misto a detriti calcari acquitrinosi.

Per opere non previste in contratto, comprese le riparazioni a diversi manufatti eseguiti dall'Amministrazione governativa e deperiti per l'avvenuta sospensione, l'ammontare del primo tronco supererà le previsioni di circa lire 600,000.

2° Tronco.

Dopo la rescissione del contratto che si era stipulato colla impresa Adamo e Gargiullo, l'appaltatore Neri s'impegnò con atto del 5 dicembre 1875 e mediante la somma di lire 2,564,500 di portare a compimento i lavori del secondo tronco che comprende la galleria di Turci.

Le opere esterne, compresa la stazione di Solofra, erano a buon punto allo scadere del 1876 e potranno aversi compiute entro l'ottobre 1877; in quanto alla galleria di Turci la medesima sarà ultimata per il 5 febbraio 1878, epoca prevista dal contratto. Essa era già perforata in piccola sezione per metri 1227 36 allo scadere del 1876, per cui restavano metri 1200 64 a scavarsi con sei fronti d'attacco.

Anche su questo tronco la spesa supererà le previsioni di circa 300,000 lire, e tale aumento è dovuto a varie opere di munimento agli imbocchi della galleria e ad altri lavori di cui si è manifestato il bisogno durante l'esecuzione.

3° Tronco.

Nel contro indicato tronco, appaltato alla ditta Guarnieri e Lori, per atto del 3 marzo 1876, e per la somma di 1,249,360 lire, i lavori progredirono in modo da assicurarne l'ultimazione per il prossimo mese di ottobre; ma siccome l'apertura di tale tronco è subordinata a quella del tronco da Solofra a Serino, ne consegue che sarà posto in esercizio contemporaneamente agli altri due tronchi, cioè nella primavera del 1878.

Importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876.

L'importo dei lavori eseguiti per i tre tronchi a tutto il 31 dicembre 1876 risulta dal seguente quadro:

| N° d'ordine | CATEGORIE DI LAVORO                             | IMPORTO DEI LAVORI       |                         | TOTALE dei lavori eseguiti a tutto il 1876 | Annotazioni                                                                                                   |
|-------------|-------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |                                                 | eseguiti a tutto il 1875 | eseguiti nell'anno 1876 |                                            |                                                                                                               |
| 1           | Espropriazioni . . . . .                        | 137,799 57               | 50,486 80               | 188,286 37                                 | Giorni di lavoro nell'annata 1876 n° 365.<br>Giornate impiegate numero 853.287.<br>Media giornaliera n° 2338. |
| 2           | Movimenti di terra . . .                        | 332,554 63               | 326,191 40              | 708,746 03                                 |                                                                                                               |
| 3           | Opere d'arte . . . . .                          | 375,721 93               | 731,296 16              | 1,107,018 09                               |                                                                                                               |
| 4           | Gallerie . . . . .                              | 471,062 84               | 984,833 33              | 1,455,896 17                               |                                                                                                               |
| 5           | Stazioni e case di guardia                      | 98,503 38                | 182,230 43              | 280,783 81                                 |                                                                                                               |
| 6           | Lavori diversi imprevisi                        | 57,185 68                | 263,606 24              | 320,791 92                                 |                                                                                                               |
| 7           | Approvvigionamenti . . .                        | 234,584 86               | 175,581 38              | 410,116 24                                 |                                                                                                               |
| 8           | Lavori non soggetti a ribasso . . . . .         | 7,480 64                 | 67,246 06               | 74,726 70                                  |                                                                                                               |
| 9           | Aumento del decimo sui lavori del 1° tronco . . | »                        | 67,759 80               | 67,759 80                                  |                                                                                                               |
|             | Totali . . .                                    | 1,764,893 53             | 2,849,231 60            | 4,614,125 13                               |                                                                                                               |

In base alle giustificazioni prodotte dalla Società delle strade ferrate romane di pagamenti fatti agli imprenditori dei sovindicati lavori, il Governo rimborsava all'Amministrazione sociale fino a tutto il 31 dicembre 1876 la somma di lire 3,129,181 79 valendosi del fondo di lire 5,243,400 ammesso nel bilancio dello Stato; ma al tempo stesso si rivaleva in parte di questa anticipazione ritenendo la sovvenzione chilometrica afferente al tronco Canello-Laura. Questa ritenuta, che data dal primo semestre 1872, ha prodotto a tutto il secondo semestre 1876 la somma in complesso di lire 2,974,147 50.

Rimborsi effettuati dal Governo alla Società delle ferrovie Romane a tutto il 1876.

#### 8° — Ferrovia dalle cave dei marmi a Carrara e da Avenza al mare

(Chilometri 12).

I Concessionari di questa ferrovia hanno citato l'Amministrazione dello Stato nante il Tribunale civile di Roma per ottenere la dichiarazione di annullamento della concessione e la restituzione del deposito.

Causa fra i Concessionari della linea e l'Amministrazione dello Stato.

Intanto il Municipio di Carrara autorizzato a costruire una ferrovia privata fra i detti punti inaugurava la medesima nel 19 agosto 1876.



## 9° — Ferrovia da Gemona-Ospedaletto alla Pontebba

(Chilometri 40).

Apertura all'esercizio del tratto fra la stazione di Gemona-Ospedaletto e quello per la Carnia.

Della linea Udine-Pontebba che misura chilometri 68 erasi già al 16 novembre 1875 aperto all'esercizio il primo tronco compreso fra Udine e Gemona-Ospedaletto di metri 28,127. Successivamente a detta apertura, i lavori del secondo tronco compreso fra Gemona-Ospedaletto e Resiutta di metri 19,873 essendo progrediti con regolare attività, potè essere aperto all'esercizio il 18 dicembre 1876 un primo tratto di metri 11,646 80 compreso fra Gemona-Ospedaletto e la stazione denominata per la Carnia.

Andamento planimetrico ed altimetrico di detto tronco ed opere d'arte cadenti sul medesimo.

L'andamento planimetrico ed altimetrico di tale tratto sarebbe costituito dei seguenti elementi:

Andamento planimetrico:

|                                                    |       |       |                  |
|----------------------------------------------------|-------|-------|------------------|
| Rettilinei . . . . .                               | Metri | 8,126 | „                |
| Curve con raggio non minore di metri 500 . . . . . | „     | 3,520 | 81               |
| Totale . . . . .                                   |       | Metri | <u>11,646 81</u> |

Andamento altimetrico:

|                                             |       |       |                  |
|---------------------------------------------|-------|-------|------------------|
| Orizzontali . . . . .                       | Metri | 1,588 | 46               |
| Con pendenze dal 0 al 5 per mille . . . . . | „     | 2,100 | „                |
| Id. dal 5 al 9 per mille . . . . .          | „     | 7,958 | 35               |
| Totale . . . . .                            |       | Metri | <u>11,646 81</u> |

Le opere d'arte principali cadenti in tale tratto sono:

1° Galleria di Ospedaletto di metri 120.

2° Ponte viadotto sui Rivoli Bianchi di 55 archi di metri 12 di luce caduno.

3° Ponte obliquo in tre archi della luce di metri 12 50 caduno sul torrente Venzonassa.

4° Ponte a tre travate metalliche di metri 20 caduna alla confluenza dei rivi Missigulis e Pissanda.

5° Ponte a travata metallica di metri 15 di luce sul rivo Grandezzo.

S'incontrano inoltre nell'indicato tronco le seguenti opere minori:

|                                                 |    |    |
|-------------------------------------------------|----|----|
| 6° Cavalcavia e sottopassaggi . . . . .         | N° | 20 |
| 7° Acquedotti da metri 0 50 a metri 2 . . . . . | „  | 16 |
| 8° Ponticelli da metri 2 a 5 . . . . .          | „  | 4  |
| 9° Ponticelli da metri 5 a 10. . . . .          | „  | 4  |
| 10. Case cantoniere . . . . .                   | „  | 2  |
| 11. Garette . . . . .                           | „  | 1  |
| 12. Caselli . . . . .                           | „  | 12 |
| 13. Muri di sostegno, metri lineali 356.        |    |    |

14. Opere di difesa al Tagliamento fra le progressive 36,900 e 37,800.

15. Passaggi a livello . . . . . N° 8

16. Stazioni (di Venzone e per la Carnia) . . . . . „ 2

Essendo la lunghezza della ferrovia Pontebbana di . . . . . Metri 68,151 80

coll'apertura all'esercizio a tutto il 1876 del tronco Udine-Gemona di . . . . . Metri 28,127 „

e del tratto Gemona-Carnia di . . . . . „ 11,646 80

risultano aperti all'esercizio a tutto

il 1876 . . . . . Metri 39,773 80 39,773 80

e restano da aprirsi . . . . . Metri 28,378 „

Tronchi aperti all'esercizio a tutto il 1876 e tronchi in costruzione.

L'andamento planimetrico ed altimetrico della parte di linea rimasta in costruzione dalla stazione per la Carnia a Pontebba, risulta dal seguente quadro :

Andamento planimetrico ed altimetrico del tronco fra la stazione per la Carnia e Pontebba.

| N° d'ordine                                                            | DESIGNAZIONE<br>dei tronchi<br>o frazione di tronchi | ANDAMENTO PLANIMETRICO |          |           | ANDAMENTO ALTIMETRICO |            |           | Annotazioni                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------|----------|-----------|-----------------------|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                        |                                                      | Rettilinei             | Curve    | TOTALE    | Orizzontali           | Livellette | TOTALE    |                                                                                                                                                                                                         |
| 1                                                                      | Dalla stazione per la Carnia a quella di Resiutta. . | 5,994 77               | 2,231 43 | 8,226 20  | 2,117 51              | 6,108 69   | 8,226 20  | Le livellette comprese fra la stazione di Carnia e Chiusa Forte non superano il 10 per mille. Soltanto fra Chiusa Forte e Pontebba, per un tratto di metri 10,373, le livellette hanno il 16 per mille. |
| 2                                                                      | Dalla stazione di Resiutta a Chiusa Forte . . . . .  | 3,935 28               | 3,964 72 | 7,900 >   | 590 >                 | 7,310 >    | 7,900 >   |                                                                                                                                                                                                         |
| 3                                                                      | Da Chiusa Forte a Pontebba . . . . .                 | 6,878 13               | 5,373 67 | 12,251 80 | 751 80                | 11,500 >   | 12,251 80 |                                                                                                                                                                                                         |
| Totale lunghezza dei tratti in corso d'esecuzione . . . . . Metri      |                                                      |                        |          |           |                       |            | 28,378 >  |                                                                                                                                                                                                         |
| Lunghezza come sopra dei tratti aperti all'esercizio a tutto il 1876 > |                                                      |                        |          |           |                       |            | 39,773 80 |                                                                                                                                                                                                         |
| Lunghezza totale della ferrovia della Pontebba . . . . . Metri         |                                                      |                        |          |           |                       |            | 68,151 80 |                                                                                                                                                                                                         |

Nel secondo tratto del secondo tronco fra la stazione di Carnia e quella di Resiutta, corrispondente quest'ultima al chilometro 48, i lavori progredirono con regolarità tale da lasciar sperare allo scadere del 1876 che entro il primo semestre del 1877 sarebbesi potuto aprire la linea all'esercizio fino a Resiutta che costituisce il limite del secondo tronco. Questa speranza ebbe la sanzione del fatto essendo stati, a datare dal 7 maggio 1877, attivati al pubblico servizio gli otto chilometri fra la stazione per la Carnia e Resiutta.

Andamento dei lavori ed epoca probabile della loro ultimazione.

Del successivo tronco fra Resiutta e Pontebba, tenendo

conto dell'attuale stato dei lavori, potrà essere ultimata alla fine del 1877 o sui primi del 1878 la prima sezione fino a Chiusaforte; la seconda sezione poi fra Chiusaforte e Pontebba che completa la linea Pontebbana, attese le difficoltà tecniche di costruzione in quelle regioni, non potrà essere aperta prima del secondo semestre 1878.

Accordi presi col Governo Austro-Ungarico per la congiunzione della linea italiana colla ferrovia austriaca.

Intanto però a predisporre per la congiunzione della linea italiana colla ferrovia austriaca furono presi, salve ulteriori intelligenze sull'ubicazione e modalità della stazione a stabilirsi al confine, particolari accordi fra i Delegati dei due Governi, come risulta da apposito processo verbale avente la data del 6 febbraio 1877.

Disposizioni fatte dal Governo Austro-Ungarico per la costruzione della linea Pontebba-Tarvis.

Il Governo austriaco da parte sua, prese già le opportune disposizioni per la costruzione nel suo territorio di 24 chilometri da Pontebba a Tarvis e che venne indicato del complessivo costo di fiorini 1,360,000 ripartito come infra:

|                                        |            |               |
|----------------------------------------|------------|---------------|
| 1° Pontafel-Leopoldschirchen . . .     | Chil. 4 32 | Fior. 270,000 |
| 2° Leopoldschirchen-Malborghetto. . .  | " 7 01     | " 470,000     |
| 3° Malborghetto-Sainfuitz . . . . .    | " 7 95     | " 290,000     |
| 4° Sainfuitz (Camporosso)-Tarvis . . . | " 5 "      | " 330,000     |

Importo dei lavori a tutto il 1876 per tutta la linea.

L'importo dei lavori eseguiti a tutto il 31 dicembre 1876 per la linea da Udine a Pontebba in territorio italiano, risulta dal seguente quadro :

| N° d'ordine                                                             | CATEGORIE<br>DI LAVORO              | IMPORTO APPROSSIMATIVO<br>dei lavori eseguiti |           | TOTALE<br>lavori eseguiti | Annotazioni                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                         |                                     | nell'anno 1875                                | nel 1876  |                           |                                                                              |
| 1                                                                       | Espropriazioni . . . . .            | 355,000                                       | 375,000   | 730,000                   | <i>Forza media giornaliera impiegata nei lavori durante l'annata 1876.</i>   |
| 2                                                                       | Movimenti di terra . . . . .        | 532,000                                       | 1,598,000 | 2,130,000                 |                                                                              |
| 3                                                                       | Opere d'arte . . . . .              | 265,000                                       | 2,115,000 | 2,380,000                 | Giorni utili di lavoro. N° 260                                               |
| 4                                                                       | Stazioni e case cantoniere. . . . . | 281,000                                       | 444,000   | 725,000                   | Terraiuoli . . . . . > 602<br>Muratori, carpentieri, manuali . . . . . > 500 |
| 5                                                                       | Gallerie . . . . .                  | >                                             | 1,240,000 | 1,240,000                 | Carri ad un cavallo . . . > 50<br>Trasporti con vagoni . . > 30              |
| 6                                                                       | Armamento . . . . .                 | 2,348,000                                     | 480,000   | 2,828,000                 |                                                                              |
| 7                                                                       | Travate in ferro . . . . .          | 80,000                                        | 136,000   | 216,000                   |                                                                              |
| 8                                                                       | Lavori diversi . . . . .            | 42,000                                        | 478,000   | 520,000                   |                                                                              |
| Importo approssimativo dei lavori eseguiti a tutto il 1876 . . . . . L. |                                     |                                               |           | 10,769,000                |                                                                              |

Per provvedere al pagamento dei sovrindicati lavori la Società dell'Alta Italia con Reale decreto 29 maggio 1873 era stata autorizzata ad emettere 56,000 obbligazioni speciali di

lire 500 caduna fruttanti l'annuo interesse del 5 per cento, costituenti un capitale di lire 28 milioni.

Intervenuta però la Convenzione di Basilea, il servizio degli interessi e dell'ammortamento di tali obbligazioni venne esclusivamente assunto dal Governo col giorno 1° luglio 1876.

Prendendo occasione da questi cenni sui lavori della ferrovia Pontebbana, stimasi presentare un quadro dal quale risulta il concorso ottenuto dall'industria nazionale per la provvista delle travate metalliche dei ponti occorrenti pel tratto compreso fra le progressive 0 e 47,900.

Provvista delle travate metalliche per i ponti del tratto da Udine a Resiutta.

| No d'ordine | NOME<br>DEI CORSI D'ACQUA                                              | Numero | LUCE                                | PESO<br>comples-<br>sivo<br>del<br>ferro | COSTO<br>comples-<br>sivo | NOME<br>del fabbricante                    | PROVENIENZA<br>dei materiali<br>di prima fabbricazione      |
|-------------|------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
|             |                                                                        |        |                                     |                                          |                           |                                            |                                                             |
| 1           | Ponte sul rivo Ulana<br>(progressiva 19,282).                          | 1      | 11 73                               | 15,622                                   | 11,400                    | Miani-Venturi e C <sup>a</sup> ,<br>Milano | Officina Creusot,<br>Schneider e C <sup>i</sup> ,<br>Parigi |
| 2           | Ponte sul torrente Or-<br>venco (progressiva<br>25,960) a due luci . . | 1      | { 25 }<br>{ 25 }                    | 69,758                                   | 50,900                    | Id.                                        | Id.                                                         |
| 3           | Ponte sulla strada na-<br>zionale da Gemona<br>ad Ospedaletto . . .    | 1      | 12 >                                | 18,639                                   | 13,600                    | Id.                                        | Id.                                                         |
| 4           | Ponte a tre luci sui rivi<br>Missigulis e Pissanda                     | 1      | { 18 95 }<br>{ 22 60 }<br>{ 18 95 } | 63,000                                   | 39,000                    | Martinez e Fratelli<br>Sevez, Savona       | Id.                                                         |
| 5           | Ponte sul rivo Gran-<br>dezzo . . . . .                                | 1      | 15 >                                | 15,200                                   | 9,420                     | Id.                                        | Officina Tardy e<br>Benek (Savona)                          |
| 6           | Ponte sul rivo Ta-<br>gliezzo . . . . .                                | 1      | 25 >                                | 29,665                                   | 22,570                    | Id.                                        | Id.                                                         |
| 7           | Ponte sul fiume Re-<br>sia alla progressiva<br>47,932 . . . . .        | 1      | { 17 03 }<br>{ 20 74 }<br>{ 17 03 } | 52,000                                   | 32,520                    | Miani-Venturi e C <sup>a</sup> ,<br>Milano | Officina del Creusot,<br>Parigi                             |
| 8           | Ponti e ponticelli, di<br>luce da 1 50 a 10<br>metri . . . . .         | 29     | >                                   | 53,175                                   | 36,930                    | Id.                                        | Id.                                                         |
|             |                                                                        |        |                                     | 817,059                                  | 216,370                   |                                            |                                                             |

#### 10. — Ferrovia (a cavalli) da Firenze a Prato ed a Poggio Calano

(Chilometri 30).

Al Concessionario di questa ferrovia venne, con provvedimento ministeriale del 7 novembre 1876, accordata una nuova proroga di un anno.

Nuova proroga accordata al Concessionario pel compimento dei lavori.

Però al chiudere del 1876 non era stato dal concessionario nè intrapreso alcun lavoro, nè adottata alcuna disposizione che ne facesse prevedere prossimo l'intraprendimento.

#### 41. — Ferrovia da Palazzolo a Paratico con diramazione al Lago d'Iseo

(Metri 10,300).

Apertura della linea all'esercizio.

I lavori di questa ferrovia vennero convenientemente sviluppati nel primo semestre del 1876, per cui, in seguito a visita effettuata da una Commissione governativa nel giorno 14 agosto di detto anno, se ne autorizzava, con decreto 25 stesso mese, l'apertura all'esercizio che ebbe effettivamente luogo il 31 stesso mese.

Lunghezza della linea.

La lunghezza della linea misurata dall'uscita della stazione di Palazzolo verso Brescia ed il termine della stazione di Paratico, nell'antecedente relazione già enunciata di metri 10,070, deve ritenersi invece di metri 10,300, poichè dai progetti esecutivi della linea principale e della diramazione al Lago d'Iseo le lunghezze rispettive risultano le seguenti:

|                                                                                                     |       |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|
| Dall'origine della linea al centro del fabbricato viaggiatori della stazione di Palazzolo . . . . . | Metri | 9,965  |
| Binario di servizio dal centro di detta stazione al Lago d'Iseo . . . . .                           | "     | 335    |
|                                                                                                     |       | 335    |
| Totale . . .                                                                                        | Metri | 10,300 |

In questa lunghezza non è compreso il binario che staccandosi da detta linea all'uscita della stazione di Palazzolo arriva, con una curva di metri 175 di raggio e con uno sviluppo di metri 113, di fronte ai forni delle calci e dei cementi.

Lavori che alla fine del 1876 mancavano per la ultimazione dei lavori.

La Commissione governativa nel verbale della visita di ricognizione, che ha preceduto l'apertura all'esercizio, indicava diversi lavori che, senza pregiudizio della regolarità e sicurezza dell'esercizio della linea, potevano essere differiti. Per essi fissavasi il termine a tutto il 1876; ma in fatto avvenne che allo scadere dell'anno la ferrovia non trovavasi, come esser doveva, completamente sistemata. Mancava fra altre opere, la costruzione dei muri di sostegno ordinati per tacitare le proteste della rappresentanza della Roggia Fusia, lo stabilimento di un secondo binario di corsa nella stazione di Capriolo e la sistemazione con opere murarie dello scalo in riva al Lago d'Iseo, secondo il piano stato approvato dal Ministero.

Le opere principali eseguite per detta ferrovia sono :

- 1° Ponte sulla Roggia Fusia a travata metallica di metri 14 di luce libera, alla progressiva 7430 45.
- 2° Altro ponte sulla Roggia Fusia a travata metallica di metri 14 di luce libera, alla progressiva 8235 60.
- 3° Opere minori n° 12.
- 4° Caselli di guardia n° 7.
- 5° Garette n° 3.

Opere d'arte principali.

Le stazioni di detta ferrovia, la loro ubicazione ed altezza sul livello del mare risultano dal seguente quadro : Stazioni.

| N° d'ordine | NOME DELLE STAZIONI | CATEGORIA | PROGRES- SIVE | QUOTA del ferro sul livello del mare | MAGAZ- ZINO merci | RIFORNI- TORE | RIMESSA macchine | RIMESSA carrozze | Annotazioni           |
|-------------|---------------------|-----------|---------------|--------------------------------------|-------------------|---------------|------------------|------------------|-----------------------|
| 1           | Capriolo . .        | Fermata   | 6,670         | 191 34                               | (a) 1             | »             | »                | »                | (a) Piano caricatore. |
| 2           | Paratico . .        | Stazione  | 9,965         | 189 23                               | 1                 | 1             | 1                | »                |                       |
| 3           | Lago d'Isco         | Scalo     | 10,300        | 187 29                               | 1                 | »             | »                | »                |                       |

L'armamento della linea venne eseguito con guide Vignolles del peso di chilogrammi 36 per metro corrente, e della lunghezza normale di metri 6, giusta il tipo adottato dalla Società dell'Alta Italia; le guide sono collocate a steccatura con giunto appoggiato su traversa detta di giunzione e con 6 traverse intermedie poste alla distanza non minore di metri 0 94. Le traverse di giunzione e due di quelle intermedie sono munite di piastrelle per l'appoggio delle guide.

Armamento.

L'esercizio della linea venne assunto dalla Società dell'Alta Italia con contratto in data 20 giugno 1876. In forza di un articolo inserito nel contratto medesimo può l'obbligo dell'esercizio essere disdetto mediante un preavviso di 90 giorni.

Esercizio.

La Società dell'Alta Italia si è inoltre riservato il diritto di potere, senza preavviso, abbandonare l'esercizio quel giorno in cui pel fatto della Convenzione di Basilea essa dovesse rimettere ad altra amministrazione l'esercizio delle ferrovie. Dopo gli accordi intervenuti posteriormente fra detta Società e lo Stato, non fu il caso di valersi di questa clausola di contratto.

L'importo dei lavori eseguiti, in confronto a quelli preventivati, risulta dal seguente quadro :

Importo dei lavori eseguiti in confronto con quelli preventivati.

| N° d'ordine | CATEGORIE DI LAVORO                                           | IMPORTO DEI LAVORI          |             | Annotazioni                                                                                                                                                                 |
|-------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |                                                               | preventivati<br>in progetto | eseguiti    |                                                                                                                                                                             |
| 1           | Espropriazioni . . . . .                                      | 97,200 »                    | 113,877 »   | <i>Forza impiegata nei primi cinque mesi dell'anno 1876 che precedettero l'apertura all'esercizio.</i><br>Giorni utili di lavoro. . N° 125<br>Forza media giornaliera » 215 |
| 2           | Movimenti di terra . . . . .                                  | 186,800 »                   | 423,540 »   |                                                                                                                                                                             |
| 3           | Opere d'arte . . . . .                                        | 71,300 »                    | 138,500 »   |                                                                                                                                                                             |
| 4           | Fabbricati . . . . .                                          | 98,600 »                    | 86,830 »    |                                                                                                                                                                             |
| 5           | Armamento . . . . .                                           | 420,000 »                   | 436,856 »   |                                                                                                                                                                             |
| 6           | Macchinismi e telegrafi. . . . .                              | 14,200 »                    | 26,910 »    |                                                                                                                                                                             |
| 7           | Chiusure e siepi . . . . .                                    | 12,500 »                    | 7,650 »     |                                                                                                                                                                             |
| 8           | Spese diverse impreviste. . . . .                             | 54,400 »                    | 38,527 »    |                                                                                                                                                                             |
| 9           | Direzione dei lavori . . . . .                                | »                           | 41,953 »    |                                                                                                                                                                             |
| 10          | Interessi del capitale fino al giorno dell'apertura . . . . . | »                           | 61,284 »    |                                                                                                                                                                             |
|             | Totale . . . . .                                              | 955,000 »                   | 1,375,927 » |                                                                                                                                                                             |
|             |                                                               |                             | 955,000 »   |                                                                                                                                                                             |
|             | Differenza in più sui lavori eseguiti . . . . .               |                             | 420,927 »   |                                                                                                                                                                             |

Aumento sul preventivo e costo totale della ferrovia.

Oltre ai sovrannotati aumenti sulle opere eseguite deve aggiungersi per diversi lavori che restano ancora da eseguire una somma che si valuta in lire 72,100, e delle quali 40,000 sarebbero richieste per l'esecuzione delle opere dipendenti dalla definitiva sistemazione dello scalo al lago d'Iseo.

Coll'aumento risultante dal sovra esteso quadro sui lavori eseguiti e coll'importo delle opere da eseguirsi a compimento della linea, si ha che il costo della ferrovia Palazzolo-Paratico sarà in totale di lire 1,450,000, epperò superiore di 500,000 lire circa alle prime previsioni.

## 12. — Ferrovia da Legnago a Rovigo ed Adria

(Metri 71).

Situazione dei lavori alla fine del 1876.

Di questa linea si aprivano all'esercizio nel 23 ottobre 1876 i tronchi Rovigo-Adria (chilometri 25) e Rovigo-Badia (chilometri 29). Non rimaneva pertanto alla fine del detto anno che di compiere il tronco Badia-Legnago (chilometri 17) i cui lavori erano pressochè ultimati non mancandovi ad essa data che 5 chilometri di posa d'armamento, la linea telegrafica, le chiusure dei passaggi a livello ed alcune opere di finimento.

Portati a termine con discreta alacrità questi lavori, venne l'indicato tronco da Badia a Legnago aperto nel 1° febbraio 1877 al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità.

Finora non venne eseguito il prolungamento di binario per portare la nuova linea indipendentemente dalla preesistente ferrovia Bologna-Padova fino entro la stazione di Rovigo, ma sono in esame speciali proposte presentate all'uopo dal Comitato concessionario.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti al 31 dicembre 1876 risulta dal seguente quadro :

Importo dei lavori eseguiti a tutto dicembre 1876.

| N° d'ordine | CATEGORIE DI LAVORO          | IMPORTO DEI LAVORI eseguiti |                  | TOTALE lavori eseguiti | Annotazioni                                                                                                                          |
|-------------|------------------------------|-----------------------------|------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |                              | a tutto il 1875             | nell'annata 1876 |                        |                                                                                                                                      |
| 1           | Espropriazioni . . . . .     | 1,150,000                   | 150,000          | 1,300,000              | Giorni effettivi di lavoro utile nell'annata 1876 . . . . . N° 215<br>Forza media giornaliera degli operai impiegati . . . . . » 305 |
| 2           | Movimenti di terra . . . . . | 820,000                     | 80,000           | 900,000                |                                                                                                                                      |
| 3           | Opere d'arte . . . . .       | 550,000                     | 60,000           | 610,000                |                                                                                                                                      |
| 4           | Fabbricati . . . . .         | 630,000                     | 110,000          | 740,000                |                                                                                                                                      |
| 5           | Armamento . . . . .          | »                           | 2,350,000        | 2,350,000              |                                                                                                                                      |
| 6           | Spese diverse . . . . .      | 250,000                     | 130,000          | 380,000                |                                                                                                                                      |
|             | Totale . . . . .             | 3,400,000                   | 2,880,000        | 6,280,000              |                                                                                                                                      |

### 13. — Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio

(Metri 30).

Essendosi regolarmente ultimati i relativi lavori, questa ferrovia nel 29 agosto 1876 veniva solennemente inaugurata, ed il 31 stesso mese si attivava il pubblico servizio limitatamente ai viaggiatori ed alle merci a grande velocità ; nel 16 del successivo ottobre poi si autorizzava il servizio a piccola velocità, che s'intraprese di fatto a datare dal giorno 20 dello stesso mese.

Apertura della linea all'esercizio.

L'esercizio di questa linea viene effettuato per conto della Provincia concessionaria d'accordo col Consorzio interprovinciale delle linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano con materiale mobile fatto eseguire dalla Provincia medesima in conformità ai moduli approvati dal Ministero.

L'importo dei lavori eseguiti per la costruzione della sovrimdicata linea a tutto il 31 dicembre 1876 risulta dal seguente quadro :

Importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876.



| N° d'ordine | DESIGNAZIONE<br>DEI LAVORI                                   | IMPORTO DEI LAVORI<br>eseguiti |                     | TOTALE       | Annotazioni                                                                          |
|-------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|             |                                                              | a tutto il 1875                | nell'annata<br>1876 |              |                                                                                      |
| 1           | Espropriazioni . . . . .                                     | 369,067                        | »                   | 369,067      | La forza media giornaliera degli operai impiegati durante l'annata 1876 è di n° 139. |
| 2           | Movimenti di terra . . .                                     | 250,963                        | 108,816             | 359,779      |                                                                                      |
| 3           | Passaggi a livello e deviazioni . . . . .                    | 23,480                         | 34,520              | 58,000       |                                                                                      |
| 4           | Manufatti speciali comprese le travate metalliche . . . . .  | 86,620                         | 46,380              | 133,000      |                                                                                      |
| 5           | Manufatti normali . . .                                      | 72,357                         | 179,266             | 251,623      |                                                                                      |
| 6           | Fabbricati . . . . .                                         | 95,000                         | 148,819             | 243,819      |                                                                                      |
| 7           | Caselli di guardia . . .                                     | »                              | 71,800              | 71,800       |                                                                                      |
| 8           | Siepi . . . . .                                              | 3,000                          | 1,000               | 4,000        |                                                                                      |
| 9           | Cippi di confine . . . . .                                   | »                              | 2,500               | 2,500        |                                                                                      |
| 10          | Piattaforme, grue, ecc. .                                    | »                              | 56,000              | 56,000       |                                                                                      |
| 11          | Telegrafo . . . . .                                          | »                              | 11,000              | 11,000       |                                                                                      |
| 12          | Attrezzi e mobili . . . .                                    | »                              | 21,000              | 21,000       |                                                                                      |
| 13          | Importo del tratto comune colla ferrovia Trevisana . . . . . | »                              | 120,112 50          | 120,112 50   |                                                                                      |
| 14          | Armamento . . . . .                                          | »                              | 1,252,928 50        | 1,252,928 50 |                                                                                      |
|             | Totali . . .                                                 | 900,487                        | 2,054,142           | 2,954,629    |                                                                                      |

Visita di collaudo ed opere necessarie pel completamento della linea.

A seguito di formale domanda fatta dalla Provincia concessionaria il Ministero con decreto 11 dicembre 1876 ordinava la visita pel definitivo collaudo previsto dall'articolo 258 della vigente legge sui lavori pubblici. In questa visita la linea fu riconosciuta collaudabile ove fosse completata colle opere seguenti:

1° Costruzione di un tombino al principio della rampa verso Schio pel passaggio a livello della strada nazionale di Vallarsa della luce di metri 0 60.

2° Collocamento in opera di una barriera al passaggio a livello della strada Ca di Schio.

3° Regolarizzazione di alcuni fossi di scolo.

4° Disposizione a 45° sulla verticale di alcune scarpe verso il corpo stradale che si riscontrarono in alcuni punti disposte con minore inclinazione.

5° Completamento del rifornitore e della colonna d'acqua e chiusura della rimessa locomotive della stazione di Schio.

La Provincia concessionaria dovrà far constare per mezzo

dell'Ufficio Tecnico governativo di avere regolarmente eseguito gli anzidetti lavori per ottenere la restituzione della seconda residua quota del deposito cauzionale, sempre che, ben inteso, da parte degli espropriati non siano presentate opposizioni in seguito della pubblicazione prescritta dall'articolo 360 della citata legge sui lavori pubblici.

#### 14. — Ferrovia da Verona a Legnago

(Metri 50,654 91).

La lunghezza di questa ferrovia, accennata nella relazione del 1875 in metri 49,880, è in oggi accertata di metri 50,654 91 in causa di alcune varianti state autorizzate e segnatamente di quella per un avvicinamento maggiore della stazione di Cerea all'abitato, concordata tra la Provincia concessionaria e l'Amministrazione di quel Municipio, ed approvata dal Ministero con decreto del 26 gennaio 1876.

Lunghezza della linea.

La sovrindicata lunghezza va ripartita come infra :

|                                                            |       |        |    |
|------------------------------------------------------------|-------|--------|----|
| Da Verona (stazione di Porta Nuova) a Dossobuono . . . . . | Metri | 7,522  | „  |
| Da Dossobuono a Legnago . . . . .                          | „     | 43,132 | 91 |
| Totale . . . . .                                           | Metri | 50,654 | 91 |

In quanto all'andamento planimetrico tale lunghezza si costituisce :

Andamento planimetrico ed altimetrico.

|                                                               |       |        |    |
|---------------------------------------------------------------|-------|--------|----|
| Di rettilinei . . . . .                                       | Metri | 43,814 | 47 |
| Di sviluppi in curve con raggio da metri 450 a 2000 . . . . . | „     | 6,840  | 44 |
| Totale . . . . .                                              | Metri | 50,654 | 91 |

Nel suo andamento altimetrico la stessa ferrovia si suddivide:

|                                                          |       |        |    |
|----------------------------------------------------------|-------|--------|----|
| In tratti orizzontali . . . . .                          | Metri | 5,022  | 55 |
| In tratti con pendenze dal 0 al 4 08 per mille . . . . . | „     | 45,632 | 36 |
| Totale . . . . .                                         | Metri | 50,654 | 91 |

Per la costruzione della linea, fra il punto di diramazione a Dossobuono e Legnago, occorsero manufatti n° 134, di cui il maggiore ha metri 7 50 di luce.

Opere d'arte e fabbricati per le stazioni e case di guardia.

I fabbricati per le stazioni e case cantoniere approvate ed eseguite risultano dal seguente quadro :

| N° d'ordine | NOME<br>DELLE STAZIONI | PROGRESSIVE<br>a partire<br>da Dossobuono | QUOTA<br>del ferro<br>sul<br>livello<br>del<br>mare | MAGAZ-<br>ZINO<br>merci | CESSI | RIFORNI-<br>TORE | Annotazioni                                     |
|-------------|------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------|-------|------------------|-------------------------------------------------|
| 1           | Dossobuono (a) . .     | 0                                         | 63 72                                               | »                       | »     | »                | (a) Comune colla ferrovia Verona-Mantova:       |
| 2           | Vigasio . . . . .      | 8,500                                     | 37 34                                               | 1                       | 1     | »                | Case cantoniere, gran modello . . . . . N° 31   |
| 3           | Isola della Scala .    | 16,000                                    | 28 93                                               | 1                       | 1     | 1                | Case cantoniere, piccolo modello . . . . . » 10 |
| 4           | Bovolone . . . . .     | 25,350                                    | 22 70                                               | 1                       | 1     | »                | Garette . . . . . » 12                          |
| 5           | Cerea . . . . .        | 35,100                                    | 17 »                                                | 1                       | 1     | »                | Totale . . . N° 53                              |

Principio dei lavori e proroga accordata per la loro ultimazione.

I lavori della detta ferrovia, a termini del capitolato annesso alla convenzione, avrebbero dovuto essere ultimati nell'agosto 1876, ma, per le ragioni accennate nella relazione del 1875, ebbero solo principio nel mese di luglio 1875 i lavori compresi fra le progressive 0 e 21,527 e quelli fra la detta progressiva e Legnago soltanto il 15 aprile 1876. La Deputazione Provinciale trovandosi perciò nell'impossibilità di ultimare per il sovra stabilito termine la ferrovia, faceva domanda per ottenere una proroga.

Questa domanda fu favorevolmente accolta dal Ministero il quale, con nota del 22 settembre 1876 diretta alla Deputazione Provinciale di Verona, dichiarava di tenere in sospenso i provvedimenti per l'applicazione delle misure di rigore comminate dall'articolo 251 della legge 20 marzo 1865 a condizione che la linea venisse aperta all'esercizio non più tardi del 30 giugno 1877.

Importo dei lavori eseguiti e da eseguire alla fine del 1876 e confronto con quelli preventivati.

Dopo questo provvedimento le opere intraprese continuarono a svolgersi regolarmente, ed alla fine del 1876 i lavori eseguiti e da eseguire in confronto di quelli preventivati in progetto risultarono quali appariscono dal seguente quadro :

| N° d'ordine | CATEGORIE<br>DI LAVORO            | AMMONTARE DEI LAVORI           |                               |                               |                                                 | ECCEDENZA<br>sul<br>preventivo | RESIDUO<br>A COMPIMENTO |
|-------------|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|
|             |                                   | preventivati<br>in<br>progetto | eseguiti<br>nell'anno<br>1875 | eseguiti<br>nell'anno<br>1876 | complessivamente<br>a tutto<br>dicembre<br>1876 |                                |                         |
| 1           | Espropriazioni . .                | 245,277 62                     | 47,703 51                     | 362,518 27                    | 410,221 78                                      | 164,944 16                     | »                       |
| 2           | Movimenti di terra . .            | 148,951 71                     | 56,867 45                     | 128,036 57                    | 184,904 02                                      | 35,952 31                      | »                       |
| 3           | Opere d'arte . . . .              | 266,013 85                     | 34,123 86                     | 348,885 07                    | 383,008 93                                      | 116,995 08                     | »                       |
| 4           | Fabbricati . . . . .              | 389,717 36                     | 80,692 20                     | 272,755 07                    | 353,447 27                                      | »                              | 36,270 09               |
| 5           | Armamento . . . . .               | 2,179,024 92                   | »                             | »                             | »                                               | »                              | 2,179,024 92            |
| 6           | Spese accessorie . . .            | 14,407 48                      | »                             | 2,692 »                       | 2,692 »                                         | »                              | 11,715 48               |
| 7           | Spese d'amministrazione . . . . . | 194,603 58                     | »                             | 82,717 38                     | 82,717 38                                       | »                              | 111,886 20              |
|             | Totale . . .                      | 3,437,996 52                   | 219,387 02                    | 1,197,604 36                  | 1,416,991 38                                    | 317,891 55                     | 2,338,896 69            |

Stando al sovraesteso quadro le opere tutte erano pressochè ultimate alla fine del 1876, salvo l'armamento. L'esecuzione di questo lavoro era stato assunta fin dal 1875 per speciale contratto colla Provincia concessionaria dalla Società dell'Alta Italia.

Ultimazione dei lavori.

A causa di alcune difficoltà incontrate per avere a tempo debito in pronto il materiale usato che, valendosi della facoltà concessa dall'articolo 4 della convenzione approvata col Reale decreto 16 aprile 1874, n° 1932 (serie 2°), la Società dell'Alta Italia intendeva impiegare in detto armamento, i relativi lavori non ebbero nei primi mesi del 1877 quello sviluppo che era richiesto per assicurare l'apertura della linea entro il termine della concessa proroga, il quale però ben di poco sarà oltrepassato.

#### 15. — Ferrovia da Tremezzina a Porlezza

(Chilometri 13).

#### 16. — Ferrovia da Luino a Fornasette

(Chilometri 4).

Nessun lavoro venne intrapreso per gli indicati due tronchi di ferrovia durante l'anno 1876. Anzi per diverse speciali considerazioni venne al concessionario prorogato con decreto ministeriale del 15 luglio 1876 il termine a tutto dicembre dell'anno stesso per la presentazione degli studi definitivi dei predetti due tratti di strada ferrata contemplati dalla convenzione approvata colla legge 14 giugno 1874, n° 1957 (serie 2°).

Proroghe accordate al Concessionario per la presentazione degli studi definitivi.

Aggiungasi che non essendo alla scadenza della proroga cessate le circostanze che avevano determinato a concederla venne, sopra istanza del concessionario, accordata con decreto del 3 febbraio 1877 una nuova proroga a tutto dicembre stesso anno.

#### 17. — Ferrovia da Palermo a Trapani

(Chilometri 193).

Con decreto ministeriale del 2 luglio 1875 eransi prorogati al 26 agosto 1876 i termini fissati nella convenzione 25 agosto 1874 per l'incominciamento dei lavori di detta ferrovia. A questo provvedimento si era indotto il Ministero sulla consi-

Cause dei ritardi nello incominciamento dei lavori.

derazione che da documenti presentatigli risultava che l'assemblea consortile si era data ogni lodevole premura per trovare vantaggiose combinazioni onde portare a buon fine in tempo utile la sua impresa, e che per ciò non poteva attribuirsi a sua negligenza, se quelle combinazioni, la di cui serietà pareva non dubbia, non sortirono il loro effetto; inoltre il Ministero considerava che per angustia di tempo si potrebbe il Consorzio trovare costretto a pregiudicare con meno favorevoli condizioni la sua impresa, onde non incorrere nelle penalità comminate dall'articolo 250 della vigente legge sui lavori pubblici.

Ma quando stava per scadere il termine della nuova proroga i delegati dell'assemblea consortile facevano per mezzo della Prefettura di Palermo la domanda di una nuova proroga esponendo come per l'esistenza di una lite tra il Consorzio ed il proprio cessionario si trovava il Consorzio impedito a concretare in tempo utile nuove combinazioni per la costruzione della ferrovia e per l'osservanza dell'atto di concessione nei rapporti col Governo.

Accertato il fondamento della nuova domanda, il Ministero con suo decreto dell'8 luglio 1876 concedeva al Consorzio una seconda proroga di un anno per il deposito della cauzione definitiva e per l'incominciamento dei lavori.

Per questi motivi nel corso del 1876 non fu posto mano ai lavori della linea sovrindicata.

#### 48. — Ferrovia da Vicenza a Treviso

(Chilometri 58).

#### 49. — Ferrovia da Padova a Bassano

(Chilometri 47).

Andamento dei lavori  
dall'oro principio fino  
a tutto il 1876.

Come fu notato nell'antecedente relazione i lavori delle suindicate due linee per esatta applicazione dell'articolo 8 del capitolato annesso alla convenzione approvata con decreto 18 marzo 1875 avrebbero dovuto aver principio il 26 giugno 1875, ma per difficoltà incontrate nelle pratiche d'espropriazione, i lavori medesimi non ebbero principio che verso la fine di quell'anno. Da tale epoca fino al giugno 1876 questi avanzarono lentamente a causa sempre delle difficoltà per l'espropriazione, ma vinte, vennero alacramente sviluppati e progredirono dal luglio in poi in modo che si ebbe alla fine dell'annata 1876, distintamente per caduna linea, l'avanzamento seguente :

a) **Vicenza-Treviso.**

Al 31 dicembre 1876 i movimenti di terra si trovavano pressochè ultimati su tutta la linea, non mancando per il completamento dell'argine che alcune saltuarie lacune dove cadono i manufatti ed il quantitativo dei movimenti di terra eseguiti in confronto a quelli progettati ed aggiunti risulta dal seguente quadro:

|                        | PREVENTIVATI<br>in<br>progetto<br>ed aggiunti | ESEGUITI<br>a tutto<br>il 31 dicembre<br>1876 | RESTANO<br>da eseguire |
|------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------|
| Sterri . . . . . M. C. | 10,440 >                                      | 10,440 >                                      | >                      |
| Riporti . . . . . >    | 369,046 >                                     | 328,246 >                                     | 40,800 >               |
| Totale . . . M. C.     | 379,486 >                                     | 338,686 >                                     | 40,800 >               |

Situazione dei lavori  
alla fine del 1876.  
1° Movimenti di terra.

La deviazione più importante è quella relativa alla strada carrozzabile da Lisiera a Fontaniva di circa 13 chilometri che dovrà servire da strada postale in sostituzione del corrispondente tratto di strada nazionale il quale fu occupato per esclusiva sede della ferrovia in dipendenza dell'autorizzazione datane al Comitato concessionario coll'articolo 5 del capitolato annesso alla convenzione.

2° Deviazione di corsi  
d'acque e di strade.

Nell'atto d'esecuzione della sistemazione di tale strada si riconobbe la necessità di aumentare l'altezza progettata per impedirne l'allagamento in date circostanze, e di accrescerne la larghezza in conformità della richiesta fatta dagli ingegneri capi delle provincie interessate. Tali varianti vennero accettate dal Consorzio interprovinciale ed approvate dal Ministero e la deviazione trovavasi completamente ultimata alla fine del 1876, unitamente al ponte a tre travate metalliche della luce complessiva di metri 45 sul torrente Tesina.

Delle 9 stazioni approvate, compresa quella di Cittadella comune colle due linee, 8 erano pressochè ultimate non mancandovi che le opere di finimento ed i serramenti, e l'ultima quella di Fontaniva era da eseguire.

3° Stazioni.

Dei 67 caselli di guardia progettati 56 trovavansi pressochè ultimati ed 11 da iniziare.

4° Caselli di guardia.

Erano ultimati il ponte sul Sile ad una travata di metri 25, il ponte sul Musone di metri 10 ed era in costruzione il ponte sul Brenta a Fontaniva della complessiva luce di metri 300 a travate in ferro e stillate in ghisa, diviso in 30 campate di me-

5° Manufatti speciali.

tri 10 caduna. Alla fine del 1876 erano collocate in opera 14 delle 29 stillate ed ultimati metri lineali 80 di travata oltre alle due spalle in muratura.

Questo ponte nel progetto particolareggiato era proposto per servire al doppio uso della ferrovia e della strada ordinaria, ma all'atto d'esecuzione si riconobbe la necessità di abbandonare tale idea. Venne perciò approvato il progetto di un ponte indipendente ad esclusivo servizio della strada ordinaria utilizzando alcuni pali che servirono alla fondazione delle stillate del ponte per la ferrovia.

6° Manufatti normali.

Il numero complessivo dei manufatti progettati ed aggiunti è di 170 dei quali, al 31 dicembre 1876, 148 erano ultimati, 4 in costruzione avanzata e 18 da iniziare.

7° Armamento.

L'armamento della linea alla fine del 1876 aveva raggiunto lo sviluppo di 24 chilometri compresi fra il chilometro 1 + 500 e 7 + 500, e dal chilometro 37 + 800 al 56 + 800; a tale epoca si trovava già in provvista tutto il materiale occorrente per l'armamento della linea medesima.

Importo presunto dei lavori in confronto con quelli eseguiti e da eseguire.

L'importo presunto dei lavori in progetto, in confronto con quelli eseguiti e da eseguire al 31 dicembre 1876, risulta dal seguente quadro :

| Numero d'ordine | CATEGORIE DI LAVORO                                                                                  | AMMONTARE DEI LAVORI        |                                         |                       |                             | OPERAI IMPIEGATI<br>NEI LAVORI |                                 |                                                                                                                                 |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                 |                                                                                                      | preventivati<br>in progetto | aggiunti<br>in seguito<br>a<br>varianti | Totale<br>da eseguire | eseguiti<br>a tutto il 1976 | M E S E                        | Giorni<br>utili<br>di<br>lavoro | Operai<br>impiegati<br>nel mese                                                                                                 |
| 1               | Espropriazioni . . . . .                                                                             | 447,108 96                  | 35,000 >                                | 482,108 96            | 482,330 >                   | >                              | >                               | >                                                                                                                               |
| 2               | Movimenti di terra . . . . .                                                                         | 209,455 97                  | 24,000 >                                | 233,455 97            | 198,499 >                   | 14                             | 6,790                           |                                                                                                                                 |
| 3               | Passaggi a livello . . . . .                                                                         | 56,570 29                   | 11,000 >                                | 67,570 29             | 36,705 >                    | 21                             | 5,460                           |                                                                                                                                 |
| 4               | Deviazioni di acque e strade . . . . .                                                               | 162,768 44                  | 185,000 >                               | 347,768 44            | 325,087 >                   | 16                             | 5,580                           |                                                                                                                                 |
| 5               | Fabbricati per stazioni . . . . .                                                                    | 287,010 >                   | 50,000 >                                | 337,010 >             | 88,460 >                    | 12                             | 7,760                           |                                                                                                                                 |
| 6               | Approvvigionamenti per rifornitori, ecc. . . . .                                                     | 50,160 >                    | 15,000 >                                | 65,160 >              | 37,534 >                    | 20                             | 8,000                           |                                                                                                                                 |
| 7               | Caselli da guardiani . . . . .                                                                       | 139,600 >                   | >                                       | 139,600 >             | 84,640 >                    | 25                             | 7,975                           |                                                                                                                                 |
| 8               | Manufatti speciali . . . . .                                                                         | 132,775 74                  | 700,000 >                               | 832,775 74            | 475,558 >                   | 25                             | 8,875                           |                                                                                                                                 |
| 9               | Manufatti normali . . . . .                                                                          | 88,872 07                   | 35,000 >                                | 118,872 07            | 86,080 >                    | 25                             | 8,875                           |                                                                                                                                 |
| 10              | Siepi, ecc. . . . .                                                                                  | 23 207 60                   | >                                       | 23,207 60             | >                           | 25                             | 13,800                          |                                                                                                                                 |
| 11              | Cippi-chilometri . . . . .                                                                           | 10,123 >                    | >                                       | 10,123 >              | 361 >                       | 26                             | 19,651                          |                                                                                                                                 |
| 12              | Telegrafo . . . . .                                                                                  | 23,995 46                   | >                                       | 23,995 46             | >                           | 19                             | 17,680                          |                                                                                                                                 |
| 13              | Mobiglio ed attrezzi . . . . .                                                                       | 34,000 >                    | >                                       | 34,000 >              | >                           | 20                             | 22,700                          |                                                                                                                                 |
| 14              | Armamento . . . . .                                                                                  | 2,958,069 87                | 700,000 >                               | 3,658,069 87          | 776,567 >                   | 223                            | 124,211                         |                                                                                                                                 |
| 15              | Spese di amministrazione . . . . .                                                                   | 230,935 87                  | >                                       | 230,935 87            | 90,770 >                    |                                |                                 |                                                                                                                                 |
|                 | Sommano . . . . .                                                                                    | 4,849,653 27                | 1,755,000 >                             | 6,604,653 27          | 2,632,591 >                 |                                |                                 | Media giornaliera . . $\frac{124,211}{223} = 557$                                                                               |
|                 | A dedurre la metà dell'importo dei tratti comuni alle linee Vicenza-Schio e Padova-Bassano . . . . . | 222,312 31                  | >                                       | 222,312 31            | >                           |                                |                                 | (c) L'importo dei lavori aggiunti non è che per approssimazione, non essendosi ancora compilata la regolare stima dei medesimi. |
|                 | Totale residuo . . . . .                                                                             | 4,627,340 96                | 1,755,000 ><br>(c)                      | 6,382,340 96          | 2,632,591 >                 |                                |                                 |                                                                                                                                 |



Termine per l'ultimazione dei lavori.

L'ultimazione della sovrindicata linea stando al disposto dell'articolo 8 del capitolato avrebbe dovuto aver luogo il 26 dicembre 1876, ma per i verificati ritardi nelle espropriazioni e per le importanti varianti ed aggiunte introdotte alla strada da Lisiera a Fontaniva ed al ponte sul Brenta, le opere tutte non potranno essere ultimate che verso la metà del 1877.

### b) Ferrovia Padova-Bassano.

Situazione dei lavori alla fine del 1876.  
1° Movimenti di terra.

I lavori di terra sebbene iniziati contemporaneamente alla linea di Vicenza-Treviso ebbero però un minore sviluppo ed il quantitativo eseguito in confronto a quello da eseguire risulta dal seguente quadro:

|                        | PREVENTIVATI<br>in<br>progetto<br>ed aggiunti | ESEGUITI<br>a tutto<br>il 31 dicembre<br>1876 | RESTANO<br>da eseguire |
|------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------|
| Sterri . . . . . M. C. | 72,013 >                                      | 41,508 >                                      | 30,505 >               |
| Riporti . . . . . >    | 259,770 >                                     | 200,700 >                                     | 59,070 >               |
| Totale . . . M. C.     | 331,783 >                                     | 242,208 >                                     | 89,575 >               |

2° Stazioni.

Delle 8 stazioni, esclusa quella di Cittadella comune per le due linee, di cinque allo scadere del 1876 erano ultimate le murature; due si costruivano ed una era da iniziare.

3° Caselli di guardia.

Dei 59 caselli progettati per 35 erano completate le murature, 10 in costruzione e 14 da iniziare.

4° Manufatti speciali.

Il ponte sul Brenta a Vigodarzere della luce complessiva di metri 90 a travate in ferro e stillate in ghisa trovavasi in corso di costruzione ed avevasi a piè d'opera tutto il materiale occorrente per tale costruzione.

5° Manufatti normali.

Il numero dei manufatti normali progettati ed aggiunti è di 137, dei quali 70 sono ultimati, 3 in costruzione e 64 da iniziare.

6° Armamento.

Sebbene tutto il materiale occorrente per l'armamento si avesse in pronto nei cantieri di Vicenza e Treviso, tuttavia durante il 1876 nessun lavoro venne eseguito per l'armamento della linea.

Importo presunto dei lavori in confronto con quelli eseguiti e da eseguire.

L'importo dei lavori preventivati nella perizia di progetto in confronto con quelli eseguiti e da eseguirsi al 31 dicembre 1876 risulta dal seguente quadro:

| Numero Ordine                                                                    | CATEGORIE DI LAVORO                              | AMMONTARE DEI LAVORI        |                                     |                       |                                               | OPERAI IMPIEGATI<br>NEI LAVORI                        |                                 |                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
|                                                                                  |                                                  | preventivati<br>in progetto | seguiti<br>in seguito<br>a varianti | Totale<br>da eseguire | eseguiti<br>a tutto<br>il 31 dicembre<br>1876 | M E S E                                               | Giorni<br>utili<br>di<br>lavoro | Operai<br>impiegati<br>nel mese |
| 1                                                                                | Espropriazioni . . . . .                         | 391,270 46                  | 24,000 >                            | 415,270 46            | 401,051 >                                     |                                                       |                                 |                                 |
| 2                                                                                | Movimenti di terra . . . . .                     | 228,315 52                  | 15,000 >                            | 238,315 52            | 151,379 >                                     |                                                       |                                 |                                 |
| 3                                                                                | Passaggi a livello . . . . .                     | 48,626 57                   | >                                   | 48,626 57             | 14,482 >                                      |                                                       | >                               |                                 |
| 4                                                                                | Deviazioni di acque e strade . . . . .           | 37,266 60                   | >                                   | 37,266 60             | 7,684 >                                       | 14                                                    | 1,456                           |                                 |
| 5                                                                                | Fabbricati per stazioni . . . . .                | 370,600 >                   | 50,000 >                            | 420,600 >             | 95,532 >                                      | 21                                                    | 5,586                           |                                 |
| 6                                                                                | Approvvigionamenti per rifornitori, ecc. . . . . | 97,320 >                    | 15,000 >                            | 112,320 >             | 37,534 >                                      | 16                                                    | 1,504                           |                                 |
| 7                                                                                | Caselli di guardia . . . . .                     | 113,600 >                   | >                                   | 113,600 >             | 54,932 >                                      | 12                                                    | 3,720                           |                                 |
| 8                                                                                | Manufatti speciali . . . . .                     | 151,679 26                  | 65,000 >                            | 216,679 26            | 190,716 >                                     | 20                                                    | 1,600                           |                                 |
| 9                                                                                | Manufatti normali . . . . .                      | 92,446 28                   | 18,000 >                            | 110,446 28            | 48,699 >                                      | 25                                                    | 4,550                           |                                 |
| 10                                                                               | Siepi, ecc. . . . .                              | 18,634 85                   | >                                   | 18,634 85             | >                                             | 25                                                    | 6,500                           |                                 |
| 11                                                                               | Cippi-chilometri . . . . .                       | 7,946 >                     | >                                   | 7,946 >               | 218 >                                         | 25                                                    | 5,000                           |                                 |
| 12                                                                               | Telegrafo . . . . .                              | 18,634 85                   | >                                   | 18,634 85             | >                                             | 26                                                    | 11,700                          |                                 |
| 13                                                                               | Mobiglio ed attrezzi . . . . .                   | 39,000 >                    | >                                   | 39,000 >              | >                                             | 19                                                    | 7,220                           |                                 |
| 14                                                                               | Armamento . . . . .                              | 2,494,163 43                | 600,000 >                           | 3,094,163 43          | >                                             | 20                                                    | 7,137                           |                                 |
| 15                                                                               | Spese di amministrazione . . . . .               | 205,225 19                  | >                                   | 205,225 19            | 48,420 >                                      | Totale . . . . .                                      | 55,973                          |                                 |
|                                                                                  |                                                  | 4,309,729 01                | 787,000 >                           | 5,096,729 01          | 1,045,647 >                                   | Media giornaliera. . . . . $\frac{55,973}{225} = 251$ |                                 |                                 |
| A dedurre la metà dell'importo del tratto comune colla Vicenza-Treviso . . . . . |                                                  | 153,848 22                  | >                                   | 153,848 22            | >                                             |                                                       |                                 |                                 |
| Totale residuo . . . . .                                                         |                                                  | 4,155,880 79                | 787,000 ><br>(c)                    | 4,942,880 79          | 1,045,647 >                                   |                                                       |                                 |                                 |

(c) L'importo dei lavori aggiunti non è che per approssimazione, non essendosi ancora completata la regolare stima dei medesimi.

Ultimazione dei lavori.

Si ritiene che la sovrindicata linea non potrà essere ultimata ed aperta all'esercizio prima del mese di dicembre 1877 e perciò con un ritardo di un anno sul termine stabilito dalla concessione. La causa di tale ritardo proviene dalle difficoltà incontrate nelle espropriazioni, nelle variazioni ed aggiunte introdotte nel progetto primitivo, e dall'essere l'armamento di questa linea subordinato all'ultimazione della linea Vicenza-Treviso sulla quale deve essere trasportato, oltre a tutto il materiale che trovasi depositato nei cantieri di Vicenza e Treviso, anche il *ballast* che si deve ricavare da Fontaniva e Castelfranco.

Provvista delle travate  
pei ponti metallici.

A completamento delle notizie date sui lavori delle linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano si è compilato il seguente quadro dal quale risultano le officine nazionali ed estere che concorsero alla provvista delle travate metalliche per i ponti delle sovrindicate due linee:

Quadro indicante la provenienza e l'importo delle travate metalliche per i ponti costrutti ed in costruzione a tutto il 1876 sulle ferrovie Vicenza-Treviso e Padova-Bassano.

| NOME<br>DEL CORSO D'ACQUA        | Numero<br>dei<br>ponti | L U C E              | P E S O           |                   | IMPORTO<br>delle travate metalliche<br>provvedute |                    | NOME<br>DEL FABBRICANTE    | PROVENIENZA                  |
|----------------------------------|------------------------|----------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------------------------|--------------------|----------------------------|------------------------------|
|                                  |                        |                      | Ghisa<br>chilogr. | Ferro<br>chilogr. | nel regno<br>lire                                 | all'estero<br>lire |                            |                              |
| Brenta (a Fontaniva) . . . . .   | 1                      | 300 m. in 30 campate | 289,082           | 304,880           | »                                                 | 451,237            | Joseph Bellefroid          | Hastal presso Liegi (Belgio) |
| Brenta (a Vigodarzere) . . . . . | 1                      | 90 m. in 9 campate   | 92,622            | 100,352           | 165,187                                           | »                  | Paolo Rochetti             | Padova                       |
| Tesina . . . . .                 | 1                      | 45 m. in 3 campate   | 4,800             | 26,276            | 29,636                                            | »                  | Nicola Odero fu Alessandro | Sestri Ponente               |
| Sile . . . . .                   | 1                      | 24 metri             | »                 | 83,950            | 33,950                                            | »                  | Martinez e fratelli Sevez  | Savona                       |
| Ponti minori . . . . .           | 6                      | Da 4 m. a 10 m.      | »                 | 27,844            | »                                                 | 27,844             | Castel-Latta e Galopin-Sue | Glasgow (Scozia)             |
| Id. . . . .                      | 7                      | Da 5 m. a 8 m.       | »                 | 34,871            | 34,871                                            | »                  | Martinez e fratelli Sevez  | Savona                       |
| Totale . . . . .                 | 17                     | . . . . .            | 386,504           | 528,178           | 263,644                                           | 479,081            |                            |                              |

## 20. — Ferrovia da Ponte-Galera a Fiumicino.

(Metri 10,450).

Descrizione sommaria della linea.

La sovra indicata ferrovia, come fu già accennato nella relazione precedente, ha origine alla stazione di Ponte-Galera sulla ferrovia Roma-Civitavecchia; essa si svolge a sinistra con una curva di metri 500 di raggio e sorpassando il rivo Galera con ponte obliquo a due luci si immette nella tenuta delle Vignole e Campo Salino: quindi attraversati gli antichi ruderi di Porto Claudio ed i bassi fondi della Traianella arriva all'ingresso di Fiumicino segnando uno sviluppo di metri 10,450 divisi come segue:

Andamento planimetrico ed altimetrico.

Nell'andamento planimetrico:

|                                                |       |        |          |
|------------------------------------------------|-------|--------|----------|
| Rettilinei . . . . .                           | Metri | 10,062 | 55       |
| Curve con raggio da metri 500 a 1000 . . . . . | "     | 387    | 45       |
| Totale . . . . .                               |       | Metri  | 10,450 " |

Nell'andamento altimetrico:

|                                             |       |       |          |
|---------------------------------------------|-------|-------|----------|
| Orizzontali . . . . .                       | Metri | 5,654 | "        |
| Con pendenze dal 0 al 5 per mille . . . . . | "     | 4,796 | "        |
| Totale . . . . .                            |       | Metri | 10,450 " |

Nel primo profilo non si avevano pendenze superiori al 0 16 per mille: ma riconosciuta la necessità di rialzare il piano della stazione di Ponte-Galera per renderla insommergibile alle piene del Tevere, ne venne per conseguenza che nel breve tratto di raccordamento siasi dovuta ammettere una pendenza che raggiunge in qualche parte il 4 per mille.

Binario di diramazione pel servizio delle merci.

Per il servizio delle merci in partenza e provenienti dal mare, nel progetto approvato è stabilita una diramazione che staccandosi dal chilometro 9 viene, mediante due curve con flesso contrario, a svilupparsi lungo la destra sponda del canale del Tevere.

Nulla venne finora eseguito per tale diramazione, avendo il concessionario intrapreso lo studio di un progetto di porto-canale con costruzione di una regolare banchina sulla sponda destra del canale stesso da prolungarsi fino presso alla foce nel mare e col relativo impianto di binari per il più facile carico e scarico delle merci.

Principio dei lavori e loro andamento.

I lavori pertanto vennero limitati alla costruzione della ferrovia da Ponte-Galera a Fiumicino.

All'articolo 6 del capitolato annesso alla convenzione approvata colla legge 3 luglio 1875 è prescritto che i lavori di

detta ferrovia avessero a principiarsi immediatamente dopo l'approvazione del progetto particolareggiato per essere ultimati entro sei mesi. L'approvazione del progetto ebbe luogo per decreto del 29 marzo 1876: ma i lavori in causa di ritardo per esaurire le pratiche delle espropriazioni, non ebbero effettivamente principio che verso la metà del luglio 1876; inoltre gli intrapresi lavori venivano limitati alla costruzione dell'argine nei bassi fondi della Traianella e nella fondazione del ponte sul rivo Galera all'uscita della stazione omonima.

Siccome la detta ferrovia trovasi circondata dagli stagni di Maccarese, Campo Salino e Traianella che sviluppano nei mesi di agosto, settembre ed ottobre dei miasmi deleteri, fu forza sospendere poco dopo che si erano iniziati gli indicati lavori; essi venivano ripresi nella seconda metà del mese di novembre, ed in appresso regolarmente sviluppati su tutta la linea in modo che alla fine del 1876 l'importo dei lavori eseguiti in confronto a quelli di progetto fu quale risulta dal seguente quadro:

Sospensione dei lavori.

| No d'ordine | DESIGNAZIONE<br>DEI LAVORI                    | IMPORTO DEI LAVORI                                    |                                               |                                    |
|-------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|
|             |                                               | secondo<br>la stima unita<br>al progetto<br>approvato | eseguiti<br>a tutto<br>il 31 dicembre<br>1876 | che<br>rimangono<br>da<br>eseguire |
| 1           | Espropriazioni . . . .                        | 44,208 »                                              | 44,208 »                                      | »                                  |
| 2           | Movimenti di terra . .                        | 49,945 »                                              | 34,450 »                                      | 15,495 »                           |
| 3           | Opere d'arte . . . . .                        | 48,100 »                                              | 16,000 »                                      | 32,100 »                           |
| 4           | Fabbricati e passaggi<br>a livello . . . . .  | 68,000 »                                              | »                                             | 68,000 »                           |
| 5           | Chiusura della via. . .                       | 44,000 »                                              | 4,000 »                                       | 40,000 »                           |
| 6           | Telegrafo . . . . .                           | 3,960 »                                               | »                                             | 3,960 »                            |
| 7           | Armamento . . . . .                           | 506,360 »                                             | »                                             | 506,360 »                          |
| 8           | Spese di amministra-<br>zione ed accessorie . | 105,699 »                                             | 13,172 »                                      | 92,527 »                           |
|             | Totale . . .                                  | 870,272 »                                             | 111,830 »                                     | 758,442 »                          |

Importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876.

Dal sovra esteso quadro rilevasi che i lavori che restavano da eseguire allo scadere del 1876 si riferiscono essenzialmente all'armamento della linea, alla costruzione dei fabbricati ed alla chiusura della via: tali lavori avrebbero potuto essere ultimati per la fine di aprile 1877 qualora si fossero concluse le iniziate pratiche colla Società delle strade ferrate Romane per l'esercizio della linea e per la provvista del mate-

Ultimazione dei lavori.

riale di armamento, nè si fosse aggiunta una causa di ritardo per il rialzamento del piano della stazione di Ponte-Galera per renderlo insommergibile alle piene del Tevere, come fu di sopra accennato, lavoro questo che dovrà essere eseguito per cura e conto della Società delle ferrovie Romane e che dovrà precedere quello dell'armamento della ferrovia di Fiumicino.

Attese queste circostanze e le già lamentate condizioni igieniche della località nella stagione estiva si ritiene che l'ultima-  
zione ed apertura all'esercizio della linea non potrà effettuarsi che nel secondo semestre 1877.

## 21. — Ferrovia da Treviglio a Rovato.

(Metri 34,032).

### Notizie generali.

Coi decreti 8 novembre 1875 e 29 aprile 1876 vennero approvati i progetti particolareggiati dei due tronchi costituenti la predetta ferrovia della quale erasi fatta la concessione alla Società ferroviaria dell'Alta Italia per atto dell'11 giugno 1874 esonerando la Società stessa dalla costruzione del tronco Treviglio-Coccaglio previsto nelle convenzioni stipulate nel 1860 colla Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia centrale.

In dipendenza della convenzione di Basilea la spesa di costruzione della suindicata linea Treviglio-Rovato dovrà stare a carico dell'Amministrazione dello Stato.

### Descrizione sommaria della linea.

La detta ferrovia giusta l'articolo secondo della citata convenzione 11 giugno 1875, si stacca dal prolungamento del rettilineo che precede la grande curva di accesso all'attuale stazione di Treviglio e passando in prossimità ed a nord di Romano e Chiari raggiunge la linea Milano-Venezia nel territorio di Rovato. Essa segue un complessivo sviluppo di metri 34,032, compresi gli allacciamenti nella nuova stazione di Treviglio delle diramazioni di Bergamo e Cremona in base al progetto presentato dalla Amministrazione sociale ed approvato dal Ministero.

### Andamento planimetrico ed altimetrico.

L'andamento planimetrico ed altimetrico di tale ferrovia è diviso come segue, cioè:

|                                              |                    |                 |
|----------------------------------------------|--------------------|-----------------|
| Rettilinei . . . . .                         | Metri              | 31,090 03       |
| Curve . . . . .                              | "                  | 2,941 97        |
|                                              | Totale . . . Metri | <u>34,032 "</u> |
| Orizzontali . . . . .                        | Metri              | 9,042 "         |
| Con pendenze fra il 0 e il 6 per mille . . . | "                  | <u>24,990 "</u> |
|                                              | Totale . . . Metri | <u>34,032 "</u> |

Nel seguente quadro figurano le stazioni e fermate giusta i progetti approvati colla indicazione delle progressive, della quota del ferro e designazione dei fabbricati:

| N° d'ordine | NOME DELLE STAZIONI O FERMATE | DESIGNAZIONE | Progressive dove cadono le stazioni | Quota del ferro sul livello del mare | Magazzino merci e piano caricatore | Rifornitore | Rimessa macchine | Annotazioni                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------|-------------------------------|--------------|-------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|-------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1           | Treviglio . . . . .           | Stazione     | 450 »                               | 124 42                               | (a) 1                              | (b) 1       | (c) 1            | Le progressive corrispondono al centro del fabbricato viaggiatori.<br>(a) Magazzino merci con piano caricatore scoperto.<br>(b) Rifornitore di metri cubi 50.<br>(c) Rimessa per quattro macchine.<br>(d) Rimessa per due macchine. |
| 2           | Vidalengo . . . . .           | Fermata      | 5,581 »                             | 121 04                               | »                                  | »           | »                |                                                                                                                                                                                                                                     |
| 3           | Morengo . . . . .             | Id.          | 10,488 »                            | 119 16                               | »                                  | »           | »                |                                                                                                                                                                                                                                     |
| 4           | Romano . . . . .              | Stazione     | 14,421 »                            | 122 86                               | 1                                  | »           | »                |                                                                                                                                                                                                                                     |
| 5           | Calcio . . . . .              | Id.          | 21,391 »                            | 132 73                               | 1                                  | 1           | »                |                                                                                                                                                                                                                                     |
| 6           | Chiari . . . . .              | Id.          | 28,150 »                            | 149 54                               | 1                                  | »           | »                |                                                                                                                                                                                                                                     |
| 7           | Rovato . . . . .              | Id.          | 33,700 »                            | 159 31                               | 1                                  | 1           | (d) 1            |                                                                                                                                                                                                                                     |

I manufatti per l'attraversamento dei corsi d'acqua e strade da eseguirsi sommano a numero 452, fra i quali vanno distinti come opere speciali:

Manufatti speciali.

1° Il ponte sul fiume Serio in sette archi della luce di metri 16 caduno;

2° Il ponte in muratura sul rivo Basso di metri 10;

3° Il ponte in muratura sul rivo Morto a due archi della luce di metri 10 caduno;

4° Il ponte sul fiume Oglio con arco centrale in muratura di metri 42 e con tre archi laterali a caduna delle spalle di metri 8 di luce caduno.

Essendo questo manufatto posto a metri 200 superiormente alla derivazione del naviglio cremonese, il Ministero ha provveduto, dietro speciale istanza della Amministrazione del detto naviglio, che la luce e le modalità di costruzione dell'indicato ponte venissero, come lo furono di fatto, definite dagli ingegneri capi degli uffici governativi del Genio Civile di Bergamo e di Brescia dopo una visita fatta sul luogo in concorso delle Amministrazioni interessate.

A causa delle lunghe pratiche inerenti alle espropriazioni, i lavori del primo tronco di detta ferrovia non ebbero effettivamente principio che il 5 ottobre 1876 e quelli del secondo tronco solo alla fine del dicembre stesso anno.

Incominciamento dei lavori.

Non poche questioni furono sollevate circa l'ubicazione ed i particolari delle stazioni: fra queste presentossi di maggiore importanza quella riferentesi alla nuova stazione di Treviglio.

Questioni relative all'ubicazione delle stazioni.



Dopo molti studi, il Ministero con decreto del 23 marzo 1877 approvava un progetto studiato dall'Amministrazione sociale dell'Alta Italia e che si riconobbe corrispondere alle prescrizioni dell'articolo 2 della convenzione già citata e tale da poter soddisfare anche i particolari interessi della Città di Bergamo nelle sue comunicazioni con Milano mercè adatte disposizioni fra le quali si annovera la conservazione della curva esistente fino all'attuale stazione di Treviglio.

Importo dei lavori preventivi in confronto con quelli eseguiti e da eseguire.

L'importo dei lavori previsti in progetto in confronto a quelli eseguiti e da eseguirsi, al 31 dicembre 1876, risulta dal seguente quadro:

| N <sup>o</sup> d'ordine | CATEGORIE DI LAVORO                              | IMPORTO DEI LAVORI       |                          |             | Annotazioni                                                                                                                                |
|-------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                         |                                                  | preventivati in progetto | eseguiti a tutto il 1876 | da eseguire |                                                                                                                                            |
| 1                       | Espropriazioni . . . . .                         | 759,226                  | 443,388                  | 315,838     | I giorni di effettivo lavoro dal 5 ottobre al 31 dicembre 1876 sommano a 49, e la forza media giornaliera degli operai impiegati è di 652. |
| 2                       | Movimenti di terra . . . . .                     | 555,000                  | 71,728                   | 483,272     |                                                                                                                                            |
| 3                       | Manufatti ed opere d'arte. . .                   | 1,030,400                | 24,372                   | 1,006,028   |                                                                                                                                            |
| 4                       | Fabbricati ed accessori. . . .                   | 644,255                  | 7,196                    | 637,059     |                                                                                                                                            |
| 5                       | Inghiaimento . . . . .                           | 302,500                  | »                        | 302,500     |                                                                                                                                            |
| 6                       | Materiale fisso . . . . .                        | 3,305,610                | »                        | 3,305,610   |                                                                                                                                            |
| 7                       | Chiusure, siepi, ecc. . . . .                    | 140,500                  | »                        | 140,500     |                                                                                                                                            |
| 8                       | Linea telegrafica . . . . .                      | 20,400                   | »                        | 20,400      |                                                                                                                                            |
| 9                       | Opere impreviste ed approvvigionamenti . . . . . | 136,000                  | 15,434                   | 120,566     |                                                                                                                                            |
| 10                      | Spese di amministrazione. . .                    | 119,000                  | 39,000                   | 80,000      |                                                                                                                                            |
| 11                      | Linee di raccordamento . . . .                   | 387,600                  | »                        | 387,600     |                                                                                                                                            |
| 12                      | Interesse del capitale impiegato . . . . .       | 240,000                  | »                        | 240,000     |                                                                                                                                            |
|                         | Totale . . .                                     | 7,640,491                | 601,118                  | 7,039,373   |                                                                                                                                            |

Tempo assegnato per la costruzione della linea.

In base alla legge 6 luglio 1875 che approva la convenzione per la costruzione della sovra indicata linea, i lavori dovrebbero essere ultimati entro due anni dalla data della legge stessa, cioè sui primi di luglio 1877. Siccome però per la convenzione di Basilea furono imposte alla Società esecutrice dei lavori speciali condizioni relativamente ai contratti di appalto che debbono essere regolarmente approvati dal Governo prima di por mano ai lavori, non si è in diritto di esigere che sieno rigorosamente rispettati i limiti di tempo assegnati per l'ultimazione dei lavori.

Stando ai capitolati speciali di appalto venne fissato rispet-

tivamente un periodo di 15 e 16 mesi per l'ultimazione del primo e secondo tronco a partire dalla data dell'approvazione dei contratti, e tali termini scadrebbero per il primo tronco il giorno 7 gennaio 1878 e per il secondo tronco li 8 febbraio successivo.

Si ritiene che nel sovra fissato termine potrà essere ultimata ed aperta all'esercizio la suindicata ferrovia Treviglio-Rovato.

## 22. — Ferrovia da Ciampino a Nemi.

(Metri 23,241).

Per gli effetti della convenzione approvata colla legge 6 luglio 1875 per la concessione della costruzione e dell'esercizio della predetta ferrovia a scartamento ridotto in base al progetto di massima dell'ingegnere Ducci in data 6 agosto 1874, il concessionario signor Cesana presentava sotto le date del 3 febbraio ed 8 marzo 1876 i progetti particolareggiati dei due primi tronchi compresi fra Ciampino e Marino e fra Marino e Genzano. Questi progetti vennero approvati con decreto ministeriale in data 3 luglio 1876.

Allo scopo di diminuire le pendenze assegnate al progetto di massima ed avvicinare maggiormente la ferrovia agli abitati di Marino, Castelgandolfo, Albano e Genzano, l'andamento planimetrico ed altimetrico del progetto definitivo si scosta alquanto da quello di massima. Conseguentemente anche lo sviluppo che nel detto progetto di massima era tra Ciampino e Genzano di metri 15,000 viene a risultare col nuovo progetto di metri 18,541 divisi come infra:

### Andamento planimetrico:

|                                           |       |        |               |
|-------------------------------------------|-------|--------|---------------|
| Rettilinei . . . . .                      | Metri | 10,270 | „             |
| Curve con raggio da metri 300 a metri 400 | „     | 8,271  | „             |
| Totale . . .                              |       | Metri  | <u>18,541</u> |

### Andamento altimetrico:

|                                            |       |        |               |
|--------------------------------------------|-------|--------|---------------|
| Orizzontali . . . . .                      | Metri | 1,040  | „             |
| Con pendenza da 0 a 10 per mille . . . . . | „     | 1,891  | „             |
| Id. 10 a 20 id. . . . .                    | „     | 3,300  | „             |
| Id. 20 a 27 id. . . . .                    | „     | 12,310 | „             |
| Totale . . .                               |       | Metri  | <u>18,541</u> |

L'andamento del progetto definitivo quale fu approvato, ha origine alla stazione di Ciampino all'ordinata 116 40 sul livello del mare; segue per 300 metri la diramazione per Frascati e sormontando l'altipiano dell'ultima propaggine dei

Notizie generali.

Andamento planimetrico ed altimetrico.

Descrizione sommaria della linea.

monti Laziali si sviluppa sul versante meridionale del contrafforte che divide Marino da Castelgandolfo e ripiegando a nord arriva alla fermata di Marino. Questa fermata sarebbe situata ai piedi dell'abitato a metri 90 circa dalle prime case e con l'ordinata di metri 287.

Da detta stazione retrocedendo per metri 400 e rimontando quindi a tutta pendenza si arriva alla fermata di Castelgandolfo situata presso l'abitato ed all'ordinata di metri 366; proseguendo quindi a risalire sul versante sud-ovest la linea passa a tergo dell'abitato di Albano. Nel punto più elevato di questo ove convergono le principali vie sarebbe collocata la stazione alla quota di metri 417. Da tal punto la linea piegando a mezzodì attorno al promontorio che nasconde Albano dall'Ariccia, valica le pendici del Monte Gentile ed arriva nel punto culminante sopra Genzano: quivi verrebbe stabilita altra stazione alla quota di metri 485 sul livello del mare.

Dal sovra indicato punto ha origine il terzo tronco fra Genzano e Nemi. Per questo sarebbe presentato dal concessionario sotto la data del 23 settembre 1876 un dettagliato progetto, ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici riconobbe la convenienza che fosse riformato nel senso di cambiare l'ubicazione della stazione di Nemi e di ridurre le pendenze ai limiti prescritti dal capitolato.

L'andamento di questo terzo tronco secondo il presentato progetto diversifica anche da quello di massima che servì di base alla concessione, inquantochè la linea invece di costeggiare il lago di Nemi lungo la falda nord-ovest si svilupperebbe sul lato sud-est del lago stesso. Questo tracciato ha però la sua giustificazione nel fatto che secondo il progetto definitivo approvato per il precedente tronco, la stazione di Genzano trovava stabilita nell'altipiano detto dei Cappuccini mentre nel progetto di massima figurava nella parte bassa dell'abitato.

|                                                                            |       |               |   |
|----------------------------------------------------------------------------|-------|---------------|---|
| Il progetto del terzo tronco avrebbe uno sviluppo di . . . . .             | Metri | 4,700         | „ |
| ed i precedenti due tronchi approvati essendo di . . . . .                 | „     | 18,541        | „ |
| si avrà la lunghezza totale della ferrovia da Ciampino a Nemi di . . . . . | Metri | <u>23,241</u> | „ |

**Andamento dei lavori.**

Sebbene all'articolo 6 del capitolato annesso alla convenzione approvata colla sovracitata legge sia prescritto che i lavori dovessero avere principio due mesi dopo l'approvazione dei progetti definitivi, tuttavia non venne in tutto il 1876 posto mano ai lavori.

## 23. — Ferrovia da Ciriè a Lanzo

(Metri 10,900).

La costruzione della ferrovia Ciriè-Lanzo venne concessa alla Società anonima canavese per la ferrovia Torino-Ciriè con convenzione 12 dicembre 1875. Sebbene all'articolo 5 della convenzione fosse prescritto che la medesima non dovesse essere valida se non veniva approvata per legge, tuttavia la prefata Società ha creduto nel proprio interesse, per soddisfare più sollecitamente ai desiderii dei Comuni contribuenti, non solo di dar principio ai lavori a suo rischio e pericolo, ma di svilupparli in modo che tale ferrovia potè essere ultimata ed aperta all'esercizio per i viaggiatori e merci a grande velocità il 20 luglio 1876, cioè dopo quarantaquattro giorni dal 6 giugno 1876 in cui veniva inserita nella gazzetta ufficiale la legge 21 maggio 1876, n° 3139 (serie 2<sup>a</sup>), che approva la citata convenzione del 12 dicembre 1875.

Notizie generali.

L'andamento planimetrico ed altimetrico della detta linea è il seguente:

Andamento planimetrico ed altimetrico.

## Andamento planimetrico :

|                                                |       |        |    |
|------------------------------------------------|-------|--------|----|
| Rettilinei . . . . .                           | Metri | 9,628  | 79 |
| Curve con raggio da metri 450 a 1000 . . . . . | "     | 1,271  | 21 |
|                                                |       | <hr/>  |    |
| Totale . . . . .                               | Metri | 10,900 | "  |
|                                                |       | <hr/>  |    |

## Andamento altimetrico :

|                                              |       |        |   |
|----------------------------------------------|-------|--------|---|
| Orizzontali . . . . .                        | Metri | 480    | " |
| Con pendenza dal 0 al 5 per mille . . . . .  | "     | 500    | " |
| Con pendenza dal 5 al 14 per mille . . . . . | "     | 9,920  | " |
|                                              |       | <hr/>  |   |
| Totale . . . . .                             | Metri | 10,900 | " |
|                                              |       | <hr/>  |   |

I ponti, ponticelli ed acquedotti costrutti nella predetta linea sono in n° di 32 e di luci comprese fra 0 60 e 4 metri; fra queste seconde si annovera il ponte sul rivo Caramello il quale ha la larghezza di metri 10 dovendo servire al doppio passaggio della ferrovia e della strada provinciale che per esigenze di tracciato dovette in quel punto essere deviata.

Opere d'arte, stazioni e case di guardia.

Le stazioni e fermate sono stabilite come segue:

| DESIGNAZIONE<br>delle<br>STAZIONI O FERMATE | Progres-<br>sive | Quota<br>del ferro<br>sul<br>livello<br>del mare | Magaz-<br>zino<br>merci<br>e<br>piano<br>carica-<br>tore | Rimessa<br>macchine | Riforni-<br>tore | Rimessa<br>carrozze | Annotazioni                                                            |
|---------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Ciriè (stazione) . . . . .                  | »                | 342 68                                           | 1                                                        | 1                   | 1                | 1                   | Le progressive corrispondono alla centrale dei fabbricati viaggiatori. |
| Nole (id.) . . . . .                        | 2,700            | 371 19                                           | 1                                                        | »                   | »                | »                   |                                                                        |
| Mathi (id.) . . . . .                       | 5,620            | 406 32                                           | 1                                                        | »                   | »                | »                   |                                                                        |
| Balangero (fermata) . . . . .               | 7,675            | 431 50                                           | »                                                        | »                   | »                | »                   |                                                                        |
| Lanzo (stazione) . . . . .                  | 10,750           | 468 27                                           | 1                                                        | 1                   | 1                | 1                   |                                                                        |

Le case cantoniere poste lungo la linea sono in n° di 7 oltre a n° 16 casotti in legno ai passaggi a livello e stazioni.

Armamento e linea telegrafica.

La posa dell'armamento e della linea telegrafica venne eseguita dai ferrovieri del genio militare: il costo per 12 chilometri d'armamento compresi i raddoppiamenti nelle stazioni, e quello della posa della linea telegrafica avrebbe richiesto:

- a) 46 giorni di lavoro utile;
- b) 120 uomini di forza media giornaliera;
- c) 5520 giornate di lavoratori;
- d) 8200 lire di costo totale.

L'armamento venne eseguito con ruotaie di acciaio Bessemer del tipo Vignolles della lunghezza di metri 6 e del peso di chilogrammi 31 per metro corrente; dette ruotaie sono collocate a steccatura appoggiata con 6 traversi intermedi giusta il modulo approvato.

Importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876.

L'importo complessivo dei lavori eseguiti a tutto il 31 dicembre 1876 risulta dal seguente quadro:

| N° d'ordine | DESIGNAZIONE<br>DEI LAVORI         | Importo<br>approssimativo<br>dei lavori<br>eseguiti | Numero<br>dei giorni<br>di lavoro<br>durante l'anno | Quantità<br>media<br>degli operai<br>impiegati<br>giornalmente | Annotazioni |
|-------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------|
| 1           | Espropriazioni . . . . .           | 89,880 50                                           | »                                                   | »                                                              |             |
| 2           | Movimenti di terra . . . . .       | 165,500 »                                           | 112                                                 | 240                                                            |             |
| 3           | Opere d'arte . . . . .             | 43,307 »                                            | 130                                                 | 40                                                             |             |
| 4           | Fabbricati . . . . .               | 128,917 90                                          | 130                                                 | 40                                                             |             |
| 5           | Armamento e telegrafo . . . . .    | 419,500 »                                           | 50                                                  | 180                                                            |             |
| 6           | Spese diverse impreviste . . . . . | 72,000 »                                            | »                                                   | »                                                              |             |
|             | Totale . . . . .                   | 919,105 40                                          |                                                     |                                                                |             |

Alla fine dell'anno 1876 rimanevano da eseguire per la completa sistemazione della linea i seguenti lavori :

Lavori che restavano ad eseguire al 1° gennaio 1877.

1° Ultimazione delle arricciature, pavimenti e serramenti nei fabbricati delle stazioni ;

2° Regolarizzazione dei piazzali delle stazioni, collocamento delle cancellate e costruzione dei marciapiedi definitivi in sostituzione dei provvisorii ;

3° Collocamento dei parapetti ad alcuni ponticelli e riparazioni ai piccoli guasti prodotti dal gelo ; ultimazione del piantamento delle siepi e terminazione delle scarpate.

Questi lavori saranno eseguiti nel primo semestre del corrente anno.

#### 24. — Ferrovia da Milano a Saronno.

|                                           |       |                  |
|-------------------------------------------|-------|------------------|
| 1° Tronco fra Milano e la cascina Bovisa  | Metri | 3,798 24         |
| 2° Tronco fra la cascina Bovisa e Saronno | „     | 17,359 50        |
| Totale . . . Metri                        |       | <u>21,157 74</u> |

Colla legge 21 maggio 1876, n° 3140 (serie 2°), inserita nella gazzetta ufficiale del 7 giugno, n° 133, venne approvata la convenzione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Milano a Saronno in capo ai signori Alberto Vaucamps, ingegnere Ambrogio Campiglio, ingegnere Emilio Bianchi e dottore Giuseppe Grilloni.

Notizie generali.

Nella proposta di legge presentata al Parlamento fu già notato che la pubblica utilità si può facilmente presumere per questa ferrovia che attraversa località popolate, feraci e ricche, e che dette località congiunge ad un centro di commercio, scambi e consumi come la cospicua Città di Milano.

Ai concessionari altro non fu accordato dallo Stato all'infuori delle consuete agevolzze contemplate dalla legge sui lavori pubblici: essi farebbero fronte alla spesa presunta in lire 1,103,000 circa con sussidi dei Comuni interessati ed in parte con capitali loro propri di cui sperano congrua remunerazione dai redditi dell'esercizio.

All'articolo 47 del capitolato venne in termini espliciti dichiarato che dei privilegi e dritti accordati dalla legge 20 marzo 1865 per i lavori pubblici non erano ai predetti concessionari riservati che il privilegio esclusivo di qualsivoglia concessione di ferrovia pubblica per la linea diretta tra Milano e Saronno ed il dritto di preferenza per il prolungamento della linea per Appiano e Ronago, ed eventualmente sino al confine svizzero per la durata di dieci anni dalla data del giorno in cui la con-

cessione sarebbe diventata definitiva, salvi i prevalenti dritti che possano competere alla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Sebbene dal progetto di massima e dall'articolo 1 del capitolato annesso alla sovracitata convenzione risulti che il nuovo binario per la detta ferrovia si staccerebbe dalla linea Milano-Rho a metri 4680 circa dalla stazione di Milano, è a tenersi presente che coll'articolo 2 del capitolato stesso venne fatta facoltà ai concessionari, dietro speciale autorizzazione, di venire direttamente colla propria ferrovia fino a Milano e di costruire in essa Città una stazione propria.

Dati principali di progetto.

Stando al progetto che servi di base alla convenzione la linea, staccandosi dalla ferrovia Milano-Rho a metri 4620, e precisamente dopo l'attraversamento della strada comunale di Villapizzone ad Affori con una curva avente il raggio di metri 600, scontrerebbe Bollate, Garbagnate, Cassina Pertusella, da dove piegando verso levante arriva in direzione quasi rettilinea alla grossa borgata di Saronno, segnando un complessivo sviluppo di metri 16,000. Sarebbe la linea servita con stazioni a Bollate ed a Garbagnate e con fermata alla cascina Pertusella.

Andamento planimetrico ed altimetrico.

I 16 chilometri di sviluppo della linea dividonsi come infra:

Andamento planimetrico:

|                                               |              |               |          |
|-----------------------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Rettilinei . . . . .                          | Metri        | 14,899        | 40       |
| Curve con raggio da metri 550 a 800 . . . . . | "            | 1,100         | 60       |
| <b>Totale . . . . .</b>                       | <b>Metri</b> | <b>16,000</b> | <b>"</b> |

Andamento altimetrico:

|                                                |              |               |          |
|------------------------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Orizzontali . . . . .                          | Metri        | 900           | "        |
| Con pendenze dal 0 al 7 80 per mille . . . . . | "            | 15,100        | "        |
| <b>Totale . . . . .</b>                        | <b>Metri</b> | <b>16,000</b> | <b>"</b> |

Nuovi progetti presentati per un tronco indipendente.

Per soddisfare alle prescrizioni dell'articolo 6 del sovracitato capitolato, i concessionari nel 2 novembre 1876 presentavano il progetto particolareggiato del tronco compreso fra la cascina Bovisa e Saronno dichiarando che intendevano valersi della facoltà accordata dall'articolo 2 del capitolato e si riservavano di presentare in appresso il progetto particolareggiato di un tronco indipendente fra Milano e la cascina Bovisa. Questo secondo progetto trasmettevano di fatto per l'esame ed approvazione nel 4 dicembre 1876.

Secondo i suindicati progetti particolareggiati, il tronco da Saronno alla linea Milano-Rho già previsto della lunghezza di metri 16,000 risulterebbe di metri 18,140, dei quali metri

17,349 50 sono in rettilineo e metri 780 50 in curva; le livellette sono tutte ascendenti, e la massima pendenza adottata è del 7 70 per mille. La maggior lunghezza è attribuibile al fatto che si riconobbe opportuno sia di staccare il binario per Saronno in un punto più prossimo alla stazione di Milano e che permettesse di costruire un sotto passaggio alla ferrovia Milano-Rho onde proseguire la linea senza pericoli nè incagli sino alla nuova stazione da erigersi a Milano, sia di secondare le istanze del comune di Novate che, offrendo un sussidio a fondo perduto, chiedeva fosse stabilita una fermata a poca distanza dal suo abitato.

In quanto al tronco dalla linea Milano-Rho alla nuova stazione di fianco alla Piazza d'Armi a Milano si nota che esso misurerebbe una lunghezza di metri 3798 24, non computati metri 436 nella stazione di Milano. Sarebbe intenzione dei concessionari di far servire il medesimo anche per la futura linea da Milano alla Brianza con adattarvi a suo tempo un secondo binario.

I sovrindicati due progetti vennero con alcune avvertenze approvati con due distinti ministeriali decreti del 16 febbraio e 17 aprile 1877.

La spesa per i due tronchi, stando alle perizie prodotte cogli indicati progetti particolareggiati, è quale risulta dal seguente quadro:

Importo presunto dei lavori.

| N° d'ordine | DESIGNAZIONE<br>DEI LAVORI                    | STIMA DEI LAVORI                                   |                                       | TOTALE      |
|-------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------|
|             |                                               | del tronco<br>fra Milano<br>e la<br>Cascina Bovisa | fra la<br>Cascina Bovisa<br>e Saronno |             |
| 1           | Occupazione dei terreni                       | 319,117 09                                         | 210,000 »                             | 529,117 09  |
| 2           | Movimenti di terra . .                        | 61,554 36                                          | 84,656 03                             | 146,210 39  |
| 3           | Opere d'arte . . . . .                        | 107,800 »                                          | 36,510 »                              | 144,310 »   |
| 4           | Fabbricati . . . . .                          | 330,527 40                                         | 130,400 »                             | 460,927 40  |
| 5           | Mobilio, siepi, at-<br>trezzi, ecc. . . . .   | 45,482 50                                          | 107,035 30                            | 152,517 80  |
| 6           | Armamento . . . . .                           | 257,656 40                                         | 705,590 50                            | 963,246 90  |
| 7           | Spese accessorie ed im-<br>previste . . . . . | 127,862 25                                         | 155,808 17                            | 283,670 42  |
|             | Totale . . .                                  | 1,250,000 »                                        | 1,430,000 »                           | 2,680,000 » |

Nel 28 marzo 1877 i concessionari presentarono alla Prefettura di Milano la dimanda diretta ad ottenere che fosse fatto luogo alle pratiche prescritte dalla legge 25 giugno 1865 sulle

Pratiche per le espropiazioni.



espropriazioni per causa di pubblica utilità, e la Prefettura in data del 2 successivo aprile emise il decreto col quale fu ordinato il deposito del piano di esecuzione del tronco da Saronno alla linea Milano-Rho negli uffici dei Comuni percorsi dal tronco predetto. Le ultime notizie che si hanno portano che trovansi in corso di esame i diversi reclami presentati dai proprietari dei terreni designati ad espropriarsi.

### 25 e 26. — Ferrovia da Parma-Brescia e da Brescia-Iseo.

Data ed oggetto della concessione.

Colla legge in data 9 luglio 1876 venne approvata la concessione per la costruzione e l'esercizio di due strade ferrate da Parma a Brescia e da Brescia ad Iseo in capo ai signori avvocato Riccardo Bonetti ed Eteocle Cagnassi, nella qualità quest'ultimo di Direttore della Banca popolare di Alessandria e per conto della Banca stessa.

La concessione seguiva in base ai progetti firmati dall'ingegnere Emilio Mantegazza per la linea Parma-Brescia e dall'ingegnere Del Maino per la linea Brescia-Iseo.

Coll'articolo 2 della convenzione approvata colla sovracitata legge il Governo ha accordato un sussidio di lire mille al chilometro per la durata di 35 anni a decorrere dall'apertura all'esercizio di ciascuna delle dette due linee.

#### a) Ferrovia Parma-Brescia

(Metri 84,516 81).

Notizie generali.

Questa ferrovia si distacca dall'ultimo scambio orientale della stazione di Parma sulla ferrovia Piacenza-Bologna e volgendosi a sinistra con una curva di metri 500 di raggio tocca la popolosa borgata di Colorno, e dopo attraversato il Po a valle di Casalmaggiore gira a sinistra quasi ad angolo retto e passando a levante dell'abitato di Casalmaggiore si dirige a San Giovanni in Croce da dove arriva nella stazione di Piadena della ferrovia Cremona-Mantova. Attraversato quindi il fiume Oglio presso Canneto e raggiunti gli abitati di Asola, Isorella, Calvisano, Montechiaro e Castenedolo, entra nella stazione di Rezzato sulla ferrovia Milano-Venezia seguendo uno sviluppo di. . . . . Metri 84,516 81

divisi come segue:

Andamento planimetrico ed altimetrico.

Nell'andamento planimetrico:

|                                          |       |                  |
|------------------------------------------|-------|------------------|
| Rettilinei . . . . .                     | Metri | 72,316 27        |
| Curve con raggio da 500 a 2000 . . . . . | „     | 12,200 54        |
| Totale . . . . .                         | Metri | <u>84,516 81</u> |

Nell'andamento altimetrico :

|                                             |       |        |    |
|---------------------------------------------|-------|--------|----|
| Orizzontali . . . . .                       | Metri | 25,356 | 81 |
| Con pendenze dal 0 al 6 per mille . . . . . | "     | 59,160 | "  |
|                                             |       | <hr/>  |    |
| Totale . . . . .                            | Metri | 84,516 | 81 |
|                                             |       | <hr/>  |    |

Se si considera poi la percorrenza di detta linea dal centro del fabbricato viaggiatori della stazione di Parma a quello di Brescia la lunghezza verrebbe a risultare la seguente :

Lunghezza della linea fra le centrali delle stazioni di Parma e di Brescia.

|                                                                                                                                              |       |        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|----|
| Lunghezza della linea dal suo distacco della stazione di Parma al suo raccordamento colla Milano-Venezia nella stazione di Rezzato . . . . . | Metri | 84,516 | 81 |
| Distanza dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Parma all'origine della linea . . . . .                                      | "     | 100    | "  |
| Tratto comune nella stazione di Piadena . . . . .                                                                                            | "     | 240    | "  |
| Distanza dal punto di raccordamento della linea progettata colla Milano-Venezia e l'asse del fabbricato della stazione di Rezzato . . . . .  | "     | 161    | 50 |
| Tratto comune in esercizio fra il centro fabbricato viaggiatori della stazione di Rezzato e quello di Brescia . . . . .                      | "     | 9,000  | "  |
|                                                                                                                                              |       | <hr/>  |    |
| Totale distanza fra il centro fabbricato viaggiatori della stazione di Parma e quello di Brescia compresi i tratti comuni . . . . .          | Metri | 94,018 | 31 |
|                                                                                                                                              |       | <hr/>  |    |

Le opere d'arte previste per la ferrovia a costruirsi sono in numero di 388.

Opere d'arte estazioni.

Delle quali le principali sono :

- 1° Ponte sul Parma di metri 30 di luce alla progressiva di metri 13,698;
- 2° Ponte sul Po a valle di Casalmaggiore (luce a determinarsi);
- 3° Ponte sull'Oglio presso Canneto di tre luci assieme di metri 97;
- 4° Ponticelli minori della luce da metri 3 a 10, n° 14;
- 5° Ponticelli minori della luce da metri 0 60 a metri 3, numero 371.

Il manufatto di maggiore importanza è il ponte sul Po a valle di Casalmaggiore; per l'ubicazione e le modalità di costruzione del medesimo furono fatte particolari riserve nell'articolo 7 del capitolato nello scopo principalmente di soddisfare le esigenze del Ministero della guerra.

Le stazioni e fermate da costruirsi sono in n° di 9, cioè:

|          |   |                          |
|----------|---|--------------------------|
| Stazioni | } | 1. Colorno               |
|          |   | 2. Casalmaggiore         |
|          |   | 3. San Giovanni in Croce |
|          |   | 4. Asola                 |
|          |   | 5. Isorella              |
|          |   | 6. Montechiari           |
|          |   | 7. Castenedolo           |
| Fermate  | } | 8. Canneto               |
|          |   | 9. Calvitano             |

La sezione della strada sarà eseguita ad un solo binario, e le ruotaie d'armamento dovranno essere del tipo Vignolles di 36 chilogrammi per metro corrente.

Importo presunto dei lavori.

L'importo preventivato per la costruzione della detta ferrovia in un primo apprezzamento sarebbe il seguente:

|                                                  |    |           |            |
|--------------------------------------------------|----|-----------|------------|
| 1° Espropriazioni . . . . .                      | L. | 1,098,240 | "          |
| 2° Movimenti di terra . . . . .                  | "  | 799,453   | 47         |
| 3° Lavori in legname . . . . .                   | "  | 169,768   | 70         |
| 4° Opere murali . . . . .                        | "  | 952,979   | 36         |
| 5° Muratura laterizia . . . . .                  | "  | 1,070,273 | 83         |
| 6° Lavori in pietra da taglio . . . . .          | "  | 111,075   | 96         |
| 7° Intonaci, coperture, ferramenta, ecc. . . . . | "  | 94,239    | 78         |
| 8° Lavori diversi . . . . .                      | "  | 925,583   | 96         |
| 9° Compensi . . . . .                            | "  | 186,716   | 65         |
| 10. Materiale d'armamento . . . . .              | "  | 3,415,149 | 10         |
| 11. Travate in ferro . . . . .                   | "  | 1,012,600 | "          |
| 12. Telegrafo . . . . .                          | "  | 31,000    | "          |
| 13. Amministrazione . . . . .                    | "  | 425,000   | "          |
| 14. Impreviste . . . . .                         | "  | 707,919   | 19         |
| Totale importo . . . . .                         |    | L.        | 11,000,000 |

Alla sovrindicata somma vuol essere aggiunto l'importo del materiale mobile e del mobilio delle stazioni che si calcola approssimativamente in lire 1,800,000.

#### b) Ferrovia Brescia-Iseo

(Metri 19,719 43).

Notizie generali.

La sovrindicata ferrovia ha origine a metri 5500 dalla centrale del fabbricato viaggiatori della stazione di Brescia verso Milano, e più precisamente appena oltrepassato il ponte Gandorne dove dovrebbe essere stabilita la nuova stazione di Mandolossa: si svolge quindi a destra con una curva di metri 2050

di raggio, e, passando presso agli abitati di Castagneto, Paderno, Bornato, Provaglio, arriva ad Iseo dopo un percorso di metri 19,719 43, divisi come segue:

Andamento planimetrico :

|                                                |              |                  |
|------------------------------------------------|--------------|------------------|
| Rettilinei . . . . .                           | Metri        | 14,298 15        |
| Curve con raggio da metri 300 a 2050 . . . . . | "            | 5,421 28         |
| <b>Totale . . . . .</b>                        | <b>Metri</b> | <b>19,719 43</b> |

Andamento planimetrico ed altimetrico.

Andamento altimetrico :

|                                               |              |                  |
|-----------------------------------------------|--------------|------------------|
| Orizzontali . . . . .                         | Metri        | 3,699 43         |
| Con pendenze dal 0 al 5 per mille . . . . .   | "            | 3,200 . "        |
| Con pendenze dal 5 all'11 per mille . . . . . | "            | 12,820 "         |
| <b>Totale . . . . .</b>                       | <b>Metri</b> | <b>19,719 43</b> |

Se poi vuoi computare la lunghezza della ferrovia Brescia-Iseo dalla centrale del fabbricato viaggiatori della stazione di Brescia, allora devi tener conto dei dati seguenti:

Lunghezza della linea a partire dalla centrale della stazione di Brescia.

Dalla centrale del fabbricato viaggiatori della stazione di Brescia al punto di distacco della linea per

Iseo . . . . . Metri 5,500 "

Lunghezza della linea dal detto punto di distacco ad Iseo . . . . . " 19,719 43

**Totale sviluppo linea da Brescia ad Iseo Metri 25,219 43**

Le opere d'arte da costruirsi per tale linea sono in numero di 53, divise come segue:

Opere d'arte e stazioni e case di guardia.

1° Ponti e ponticelli di luce da metri 3 a 7, n° 3.

2° Opere minori da metri 0 60 a 3, n° 50.

3° Galleria di Bornato metri 92.

4° Galleria di Provaglio metri 137.

Le stazioni previste sono le seguenti:

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| Stazione di . . . . . | Mandolossa |
| Id. . . . .           | Bornato    |
| Id. . . . .           | Calino     |
| Id. . . . .           | Provaglio  |
| Id. . . . .           | Iseo       |

Caselli da guardiano n° 19.

L'importo preventivato per l'esecuzione della sovrindicata ferrovia è il seguente:

Preventivo della spesa.

|                                 |           |                   |
|---------------------------------|-----------|-------------------|
| 1° Espropriazioni . . . . .     | L.        | 194,168 60        |
| 2° Movimenti di terra . . . . . | "         | 440,745 05        |
| <b>Da riportarsi . . . . .</b>  | <b>L.</b> | <b>634,913 65</b> |

|     |                                  |           |                  |          |
|-----|----------------------------------|-----------|------------------|----------|
|     | <i>Riporto . . .</i>             | L.        | 634,913          | 65       |
| 3°  | Gallerie . . . . .               | "         | 151,200          | "        |
| 4°  | Opere d'arte . . . . .           | "         | 259,770          | "        |
| 5°  | Armamento . . . . .              | "         | 849,860          | "        |
| 6°  | Materiale fisso . . . . .        | "         | 98,580           | "        |
| 7°  | Fabbricati . . . . .             | "         | 351,418          | "        |
| 8°  | Mobili per le stazioni . . . . . | "         | 29,900           | "        |
| 9°  | Chiusure e piantagioni . . . . . | "         | 78,575           | "        |
| 10. | Linea telegrafica . . . . .      | "         | 10,000           | "        |
| 11. | Opere impreviste . . . . .       | "         | 235,783          | 35       |
|     | <b>Totale . . .</b>              | <b>L.</b> | <b>2,700,000</b> | <b>"</b> |

Alla qual somma si deve aggiungere l'importo del materiale mobile e delle spese d'amministrazione che venne calcolato approssimativamente in lire 500,000.

Presentazione dei progetti particolareggiati.

Nell'articolo 4 del capitolato annesso alla convenzione vennero assegnati mesi 6 a datare dalla promulgazione della legge nella gazzetta ufficiale per la presentazione dei progetti particolareggiati delle dette ferrovie Parma-Brescia e Brescia-Iseo. Essendo detta promulgazione seguita nel 28 luglio 1876 avrebbero dovuto i concessionari, per l'esatta osservanza delle intervenute stipulazioni, presentare gli anzidetti progetti entro tutto il gennaio 1877.

Alle sovra estese notizie riguardanti le ventisei ferrovie che nel 1876 avevansi a compiere o ad iniziare dipendentemente da concessioni anteriori al 31 dicembre 1875 od avvenute nel 1876, devonsi aggiungere alcune indicazioni riguardanti la trasformazione autorizzata ed intrapresa nel 1876 della

#### **Ippoferrovia da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese**

(Metri 22,025).

Notizie generali.

Colla legge del 24 maggio 1863, n° 1227, erasi accordata alla Società anonima della strada ferrata centrale del Canavese la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a cavalli tra Settimo Torinese e Rivarolo Canavese. Essa veniva nel 1866 aperta all'esercizio in tutta la sua estensione. Fallita la Società e posta la ferrovia all'incanto, ne rimaneva deliberatorio, per sentenza del 5 gennaio 1872, il cavaliere Carlo Dionigi Reinfeld.

Sulla istanza del predetto deliberatorio il Ministero, con decreto del 10 maggio 1876, emanato in applicazione dell'ar-

ticolo 210 della vigente legge sui lavori pubblici, autorizzava la trasformazione a vapore dell'ippoferrovia predetta, in base al progetto redatto dall'ingegnere Fausto Gozzano, colla data del 25 giugno 1874, e sotto la osservanza di speciali condizioni inserite in apposito atto di sottomissione firmato dal predetto cavaliere Reinfeld nel 20 aprile 1876.

La ferrovia Settimo-Rivarolo, secondo il progetto approvato si distacca dalla stazione di Settimo sulla linea in esercizio Torino-Milano, e passando per Volpiano, San Benigno, Bosconero e Feletto, raggiunge Rivarolo, segnando uno sviluppo di metri 22,025, misurati fra gli assi centrali dei fabbricati viaggiatori delle due stazioni estreme di Settimo e Rivarolo. La indicata lunghezza si divide come segue, cioè:

Andamento planimetrico ed altimetrico.

Andamento altimetrico:

|                                              |       |                       |
|----------------------------------------------|-------|-----------------------|
| Orizzontali . . . . .                        | Metri | 2,226 95              |
| Con pendenze da 0 a 9 30 per mille . . . . . | "     | 19,798 05             |
| Totale . . . . .                             |       | <u>Metri 22,025 "</u> |

Andamento planimetrico:

|                                                  |       |                       |
|--------------------------------------------------|-------|-----------------------|
| Rettilinei . . . . .                             | Metri | 20,003 27             |
| Curve con raggio da metri 3 50 a 19 20 . . . . . | "     | 2,021 73              |
| Totale . . . . .                                 |       | <u>Metri 22,025 "</u> |

La piattaforma è eseguita per un solo binario, e questa corre in massima parte sul corpo stradale che attualmente serve per l'ippoferrovia, se si eccettuano due deviazioni: la prima di metri 800 di lunghezza per accedere al ponte sul Malone, e la seconda di metri 2000 che parte dall'incontro della strada provinciale da Torino ad Ivrea per giungere alla stazione di Rivarolo.

Corpo stradale.

Le opere d'arte previste in progetto sono in numero di 14, delle quali la principale è il ponte sul torrente Malone in 5 archi di metri 15 di luce, gli altri 13 manufatti sono compresi fra i metri 0 80 e 3 di luce.

Opere d'arte.

Delle sovrandicate opere se si eccettua il ponte sul torrente Malone il quale, allo scadere del 1876, era in corso di costruzione, gli altri manufatti trovavansi ultimati.

Le stazioni stabilite su tale linea sono in numero di 6, cioè:

Stazioni.

|                       |             |
|-----------------------|-------------|
| Stazione di . . . . . | Settimo     |
| Id. . . . .           | Volpiano    |
| Id. . . . .           | San Benigno |
| Id. . . . .           | Bosconero   |
| Id. . . . .           | Feletto     |
| Id. . . . .           | Rivarolo    |

Eccettuate la stazione di Volpiano, che giusta le prescrizioni dell'articolo 3 della convenzione dovrà essere stabilita in modo che l'ultimo scambio verso Rivarolo non impegni la via comunale che attraversa a livello la ferrovia, e la stazione di San Benigno, che dovrà essere costrutta a nuovo, attesochè cadrebbe fuori del tracciato della attuale ippoferrovia, per tutte le altre stazioni si conserveranno possibilmente gli attuali fabbricati facendosi quelle ampliamenti ed aggiunte richieste dal nuovo servizio cui sono destinate.

Armamento.

L'articolo 6 dell'atto di sottomissione prescrive che per l'armamento e pel materiale mobile e fisso della ferrovia da trasformarsi saranno adottati i tipi già approvati ed in uso per le ferrovie dell'Alta Italia.

Ultimazione dei lavori.

Il termine per la ultimazione dei lavori venne stabilito in mesi venti dalla data della sottomissione (20 aprile 1876). Siccome i più importanti lavori relativi ai movimenti di terra, alle opere d'arte ed ai fabbricati erano pressochè ultimati allo scadere del 1876 si ritiene che la linea potrà essere regolarmente aperta all'esercizio nel quarto trimestre del corrente anno.

Importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876.

L'importo approssimativo dei lavori eseguiti e degli operai impiegati a tutto il 31 dicembre 1876 risulta dal seguente quadro:

| N° d'ordine | DESIGNAZIONE<br>DEI LAVORI     | Importo   | Giorni<br>di lavoro<br>durante<br>l'anno | Quantità<br>media<br>degli operai<br>impiegati<br>giornalmente | Osservazioni |
|-------------|--------------------------------|-----------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------|
| 1           | Espropriazioni . . . . .       | 30,000 >  | >                                        | >                                                              |              |
| 2           | Movimenti di terra . . . . .   | 30,000 >  | 80                                       | 110                                                            |              |
| 3           | Opere d'arte . . . . .         | 30,000 >  | 50                                       | 100                                                            |              |
| 4           | Fabbricati . . . . .           | 56,000 >  | 120                                      | 125                                                            |              |
| 5           | Gallerie . . . . .             | >         | >                                        | >                                                              |              |
| 6           | Armamento . . . . .            | >         | >                                        | >                                                              |              |
| 7           | Spese diverse impreviste . . . | 15,000 >  | 20                                       | 90                                                             |              |
|             | Totale . . .                   | 161,000 > |                                          |                                                                |              |

Per completare la rassegna di quanto nel corso del 1876 fu fatto con ingerenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici relativamente alle costruzioni ferroviarie si farà pure menzione coi seguenti cenni dei lavori relativi alla stazione marittima di Venezia.

### Stazione marittima di Venezia.

Nella precedente relazione si sono date particolareggiate notizie intorno all'andamento dei lavori della stazione marittima di Venezia, opera strettamente collegata colla linea ferroviaria Milano-Venezia da diversi anni in esercizio. In quelle notizie fu fatto rilevare che dovevasi ritenere imminente l'apertura di detta stazione al pubblico servizio, ma questa previsione non potè verificarsi entro l'anno 1876. A ciò influì principalmente il fatto di non essersi entro quel periodo compiuti, come si sperava, i lavori di allargamento e approfondimento dei canali per render sicuro l'accesso dei grossi bastimenti alla nuova stazione. Intanto si ebbe cura di far studiare e concretare in apposito progetto le proposte per alcuni maggiori lavori occorrenti per rendere praticamente utile la nuova stazione anche per il commercio che si opera colle piccole barche ed al quale non si è completamente provveduto colle opere previste dalla convenzione del 4 ottobre 1860, approvata col Reale decreto del 23 stesso mese, e che furono accolte alla Società dell'Alta Italia e da essa eseguite.

Richiamo alla relazione precedente.

Delle dodici annualità che per il pagamento della relativa spesa preventivata in lire 3,705,000 si pattuirono colla Società suddetta accollataria dei lavori fu nel febbraio del corrente 1877 corrisposta la settima rata in lire 385,802 47, dopochè, in applicazione dell'articolo 21 della convenzione di Basilea, col quale fu stabilito che le annualità ancora dovute dal Governo alla Società dell'Alta Italia per l'accennata impresa dei lavori della stazione marittima di Venezia continuerebbero ad essere pagate alla Società a termini di diritto, fu riconosciuto che le spese per questi lavori non figuravano nel conto di primo impianto. Ora restano a pagarsi quattro annualità che ammontano in complesso a lire 1,388,888 88.

Spesa pei lavori della stazione e relativa annualità a carico del Governo.

---

Dopo avere reso conto di quanto nel territorio dello Stato fu durante il 1876 eseguito per le costruzioni ferroviarie concesse all'industria privata, gioveranno alcuni cenni sulla situazione dei lavori a tutto dicembre 1876 della grande galleria del Gottardo (metri 14,920) per la quale come è noto il Governo italiano concorre col vistoso sussidio di 45 milioni.



## Grande galleria del San Gottardo.

Avanzamento dello scavo in piccola sezione alla fine del 1876.

Allo spirare del dicembre 1876 lo scavo eseguito in piccola sezione per la grande galleria del Gottardo ascendeva a metri 7436 10 dei quali metri 3816 50 all'imbocco nord (Goëschenen) e metri 3619 60 all'imbocco sud (Airolo).

Restavano pertanto a perforarsi alla data suddetta metri 7483 90.

Quote di sussidio pagate dal Governo italiano a tutto il 1875.

I pagamenti fatti dal Governo per i lavori dei primi quattro esercizi scaduti col 30 settembre 1876 rilevano a 14,730,970 lire e 40 centesimi distinti come infra:

|                  | Annualità fissa | Quota proporzionale | TOTALE       |
|------------------|-----------------|---------------------|--------------|
| 1° esercizio . . | 1.666,666 66    | 780,881 94          | 2,447,548 60 |
| 2° id. . .       | 1,666,666 66    | 1,970,999 94        | 3,637,666 60 |
| 3° id. . .       | 1,666,666 66    | 2,236,984 34        | 3,903,651 >  |
| 4° id. . .       | 1,666,666 66    | 3,075,437 54        | 4,742,104 20 |

Agli annuali pagamenti si è proceduto in dipendenza delle ricognizioni dei lavori della galleria eseguiti dalla Commissione internazionale in conformità dell'articolo 12 della convenzione di Berna del 15 ottobre 1869, approvata colla legge del 3 luglio 1871, n° 311 (serie 2°).

Anticipazioni della epoca della visita di ricognizione.

Queste visite di ricognizione sino al 1876 avevano avuto luogo nei primi giorni del mese di ottobre; ma i Delegati dei tre Stati interessati espressero nell'ultima riunione il desiderio che alla visita in avvenire si procedesse nei primi di settembre. Si faceva osservare dai Delegati che nella visita oltre ai lavori interni della galleria si hanno anche da esaminare i cantieri all'esterno e che spesso si presentano delle questioni accessorie che richiedono ricerche e che queste operazioni mal si compiono su un terreno coperto di fango o di neve e sotto un cielo inclemente.

Il desiderio dei Delegati internazionali venne vivamente appoggiato dal Governo federale che presentò formale proposta perchè a partire dal 1877 le visite annuali avessero luogo nei primi di settembre.

Aderiva alla proposta anticipazione dell'epoca della visita il Governo italiano. Però siccome quella mutazione non doveva trar seco alcuno aggravio finanziario, espressamente si dichiarava che l'epoca di pagamento delle quote non sarebbe variata e che queste verrebbero come in passato corrisposte al primo

novembre. In quanto alla liquidazione dell'intero esercizio fu convenuto che al prodotto effettivo degli undici mesi di lavoro dal primo ottobre al 31 agosto si aggiungesse una somma equivalente all'undicesima parte di detto prodotto, salvo la sua regolazione nell'atto di liquidazione dell'esercizio seguente.

Questo sistema di liquidazione al quale espressamente aderiva il Dicastero delle finanze consultato in proposito verrà posto in opera per il pagamento a farsi nel prossimo novembre della quota riferentesi al quinto esercizio dal primo ottobre 1876 al 30 settembre 1877.

I tre prospetti che seguono indicano il primo (*A*) l'andamento dei lavori di scavo e di muratura durante l'anno 1876; il secondo (*B*) lo sviluppo della galleria di avanzamento dall'origine dei lavori fino al 31 dicembre 1876; il terzo (*C*) la misura nella quale l'effettivo lavoro ottenuto nel 1876 ha corrisposto al programma che deve regolare l'andamento dei lavori e che venne riportato a pagina 291 della precedente relazione.

Prospetti relativi all'andamento dei lavori.

## A. — Progresso dei lavori di scavo e di muratura durante l'anno 1876.

| E P O C H E                           | LATO NORD O DI GOESCHENEN |                         |                    |                          |                    |                            |                              |                                  |                       |                         | LATO SUD O DI AIROLO |                          |                    |                            |                              |                                  |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------------|
|                                       | Galleria di direzione     | Allargamento in calotta | Cunetta di strozzo | Scavo completo o strozzo | Muratura del volto | Muratura del piedritto Est | Muratura del piedritto Ovest | Scavo e muratura dell'acquedotto | Galleria di direzione | Allargamento in calotta | Cunetta di strozzo   | Scavo completo o strozzo | Muratura del volto | Muratura del piedritto Est | Muratura del piedritto Ovest | Scavo e muratura dell'acquedotto |
|                                       | Metri                     | Metri                   | Metri              | Metri                    | Metri              | Metri                      | Metri                        | Metri                            | Metri                 | Metri                   | Metri                | Metri                    | Metri              | Metri                      | Metri                        | Metri                            |
| Situazione alla fine 31 dicembre 1875 | 2810 80                   | 1480 80                 | 1378 90            | 693 50                   | 732 60             | 469 30                     | 459 30                       | 2599 30                          | 1152 30               | 841 30                  | 530 30               | 630 30                   | 101 90             | 730 30                     | 126 30                       |                                  |
| Progresso in gennaio 1876             | 32 50                     | 102 70                  | 86 70              | 124 70                   | 64 50              | 42 30                      | 211 30                       | 121 30                           | 70 30                 | 61 30                   | 40 30                | 38 70                    | 81 90              | 32 30                      |                              |                                  |
| Id. febbraio                          | 46 60                     | 74 30                   | 68 30              | 100 80                   | 34 70              | 37 30                      | 40 30                        | 89 30                            | 100 30                | 77 30                   | 58 30                | 48 50                    | 68 20              | 21 20                      |                              |                                  |
| Id. marzo                             | 75 50                     | 91 80                   | 67 60              | 53 70                    | 30 30              | 91 30                      | 30 30                        | 76 10                            | 111 30                | 57 30                   | 67 30                | 9 30                     | 164 20             | 13 10                      |                              |                                  |
| Id. aprile                            | 113 80                    | 106 20                  | 38 90              | 74 30                    | 28 40              | 169 30                     | 25 30                        | 63 60                            | 89 30                 | 73 30                   | 41 30                | 4 90                     | 15 80              | 39 30                      |                              |                                  |
| Id. maggio                            | 110 10                    | 59 40                   | 59 50              | 55 90                    | 71 60              | 103 70                     | 40 30                        | 58 60                            | 113 30                | 71 30                   | 81 30                | 29 50                    | 36 80              | 22 90                      |                              |                                  |
| Id. giugno                            | 95 70                     | 83 20                   | 58 60              | 72 30                    | 23 30              | 95 30                      | 35 30                        | 40 40                            | 138 30                | 67 30                   | 64 30                | 71 30                    | 126 60             | 0 90                       |                              |                                  |
| Id. luglio                            | 106 30                    | 73 70                   | 47 30              | 74 20                    | 49 30              | 103 30                     | 70 30                        | 52 30                            | 144 30                | 73 30                   | 20 30                | 87 90                    | 22 80              | 4 30                       |                              |                                  |
| Id. agosto                            | 133 30                    | 164 90                  | 70 30              | 87 80                    | 59 20              | 51 10                      | 70 30                        | 83 30                            | 111 30                | 68 30                   | 26 30                | 109 10                   | 12 90              | 30 30                      |                              |                                  |
| Id. settembre                         | 70 30                     | 124 40                  | 53 90              | 107 40                   | 16 80              | 51 30                      | 80 30                        | 101 30                           | 115 30                | 64 30                   | 61 30                | 74 30                    | 71 50              | 22 60                      |                              |                                  |
| Id. ottobre                           | 83 30                     | 107 50                  | 81 10              | 74 60                    | 181 80             | 139 90                     | 110 30                       | 117 30                           | 106 30                | 68 30                   | 49 30                | 99 10                    | 62 50              | 61 60                      |                              |                                  |
| Id. novembre                          | 67 20                     | 96 80                   | 79 30              | 82 10                    | 72 20              | 60 30                      | 22 30                        | 105 30                           | 123 30                | 67 30                   | 43 30                | 84 30                    | 26 90              | 80 90                      |                              |                                  |
| Id. dicembre                          | 72 30                     | 80 80                   | 62 20              | 63 90                    | 57 30              | 81 30                      | 77 40                        | 113 60                           | 89 30                 | 89 30                   | 40 30                | 64 30                    | 9 10               | 82 90                      |                              |                                  |
| Situazione alla fine di dicembre 1876 | 3816 50                   | 2646 20                 | 2152 30            | 1665 50                  | 1369 30            | 1493 30                    | 1269 40                      | 3619 60                          | 2461 30               | 1676 30                 | 1120 30              | 1550 30                  | 788 20             | 1124 30                    | 132 30                       |                                  |
| Progresso totale nel 1872             | 18 90                     | 30 30                   | 30 30              | 30 30                    | 30 30              | 30 30                      | 30 30                        | 30 30                            | 30 30                 | 30 30                   | 30 30                | 30 30                    | 30 30              | 30 30                      | 30 30                        |                                  |
| Id. 1873                              | 531 30                    | 265 40                  | 101 20             | 7 30                     | 30 30              | 30 30                      | 30 30                        | 494 80                           | 221 30                | 156 30                  | 156 30               | 132 30                   | 101 90             | 141 60                     | 115 30                       |                                  |
| Id. 1874                              | 1037 10                   | 395 20                  | 498 50             | 134 50                   | 88 30              | 103 30                     | 88 30                        | 747 40                           | 396 30                | 56 30                   | 79 30                | 184 80                   | 30 30              | 30 30                      | 10 70                        |                                  |
| Id. 1875                              | 1173 30                   | 820 20                  | 779 20             | 552 30                   | 644 80             | 966 30                     | 371 30                       | 1255 60                          | 496 30                | 629 30                  | 295 30               | 500 20                   | 0 10               | 588 40                     | 6 30                         |                                  |
| Id. 1876                              | 1005 70                   | 1165 40                 | 773 10             | 971 70                   | 636 20             | 1024 30                    | 810 40                       | 1020 60                          | 1309 30               | 335 30                  | 590 30               | 720 30                   | 636 20             | 394 30                     | 6 30                         |                                  |
| Programma pel 1877                    | 1254 30                   | 1427 30                 | 1422 30            | 1457 30                  | 1457 30            | 1457 30                    | 1457 30                      | 1254 30                          | 1427 30               | 1422 30                 | 1457 30              | 1457 30                  | 1457 30            | 1457 30                    | 1500 30                      |                                  |
| 1/4 dell'arretrato                    | 30 30                     | 30 30                   | 30 30              | 30 30                    | 30 30              | 30 30                      | 30 30                        | 30 30                            | 30 30                 | 30 30                   | 30 30                | 30 30                    | 30 30              | 30 30                      | 30 30                        |                                  |
| Progresso totale previsto nel 1877    | 1254 30                   | 1427 30                 | 1546 30            | 1535 30                  | 1600 30            | 1593 30                    | 1593 30                      | 1254 30                          | 1427 30               | 1546 30                 | 1535 30              | 1600 30                  | 1593 30            | 1593 30                    | 1553 30                      |                                  |

B. — Progresso della galleria di direzione dal principio dei lavori a tutto il 31 dicembre 1876.

La lunghezza tra l'imbocco a Göschenen e quello della galleria di direzione ad Airolo è di metri 14,920.

| MESI                                                      | 1872       |         |        | 1873       |         |         | 1874       |         |         | 1875           |         |         | 1876             |         |         |
|-----------------------------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|---------|------------|---------|---------|----------------|---------|---------|------------------|---------|---------|
|                                                           | Goeschenen | Airolo  | TOTALE | Goeschenen | Airolo  | TOTALE  | Goeschenen | Airolo  | TOTALE  | Goeschenen     | Airolo  | TOTALE  | Goeschenen       | Airolo  | TOTALE  |
|                                                           | Metri      | Metri   | Metri  | Metri      | Metri   | Metri   | Metri      | Metri   | Metri   | Metri          | Metri   | Metri   | Metri            | Metri   | Metri   |
| Gennaio                                                   | >          | >       | >      | * 21 10    | * 23 80 | 44 90   | 72 >       | 51 70   | 123 70  | 92 60          | 101 40  | 194 >   | * 32 50          | 121 30  | 153 80  |
| Febbraio                                                  | >          | >       | >      | * 20 50    | * 18 10 | 38 60   | 65 80      | 55 30   | 121 10  | 83 10          | 101 >   | 184 10  | * 13 50<br>33 10 | 89 >    | 135 60  |
| Marzo                                                     | >          | >       | >      | * 26 70    | * 21 50 | 48 20   | 82 10      | 63 20   | 145 30  | 92 10          | 86 70   | 178 80  | 75 50            | 76 10   | 151 60  |
| Aprile                                                    | >          | >       | >      | 30 40      | * 12 >  | 42 40   | 58 40      | 51 90   | 110 30  | 97 60          | 128 >   | 225 60  | 113 80           | 63 60   | 177 40  |
| Maggio                                                    | >          | >       | >      | 42 50      | * 22 50 | 65 >    | 82 >       | 44 80   | 126 80  | 115 50         | 101 >   | 216 50  | 110 10           | 58 60   | 168 70  |
| Giugno                                                    | >          | >       | >      | 48 10      | * 19 60 | 67 70   | 70 30      | 63 10   | 133 40  | 99 30          | 115 >   | 214 30  | 95 70            | 40 40   | 136 10  |
| Luglio                                                    | >          | >       | >      | 51 >       | 47 40   | 98 40   | 95 >       | 62 >    | 157 >   | 113 40         | 127 20  | 240 60  | 106 >            | 52 >    | 158 >   |
| Agosto                                                    | >          | >       | >      | 66 60      | 89 10   | 155 70  | 120 >      | 59 80   | 179 80  | 119 90         | 95 80   | 215 70  | 133 >            | 83 >    | 216 >   |
| Settembre                                                 | >          | * 28 70 | 28 70  | 50 20      | 60 20   | 110 40  | 108 20     | 51 20   | 159 40  | 125 90         | 103 20  | 229 10  | 70 >             | 101 >   | 171 >   |
| Ottobre                                                   | >          | * 39 40 | 39 40  | 70 >       | 60 >    | 130 >   | 113 10     | 73 40   | 186 50  | 127 60         | 116 20  | 243 80  | 83 30            | 117 >   | 200 30  |
| Novembre                                                  | * 4 80     | * 17 60 | 22 40  | 75 >       | 51 10   | 126 10  | 83 70      | 84 60   | 168 30  | 65 10<br>2 10  | 90 10   | 157 30  | 67 20            | 105 >   | 172 20  |
| Dicembre                                                  | * 14 10    | * 16 >  | 30 10  | 79 20      | 69 >    | 148 20  | 86 50      | 86 40   | 172 90  | 22 20<br>17 10 | 90 >    | 129 30  | 72 >             | 113 60  | 185 60  |
| Progresso annuale                                         | 18 90      | 101 70  | 120 60 | 581 30     | 494 30  | 1075 60 | 1037 10    | 747 40  | 1784 50 | 1173 50        | 1255 60 | 2429 10 | 1005 70          | 1020 60 | 2026 30 |
| Progresso totale                                          | 18 90      | 101 70  | 120 60 | 600 20     | 596 >   | 1196 20 | 1637 30    | 1343 40 | 2980 70 | 2810 80        | 2599 >  | 5409 80 | 3816 50          | 3619 60 | 7436 10 |
| Progresso quotidiano (media della perforazione meccanica. | >          | >       | >      | 1 88       | 2 05    | >       | 2 85       | 2 50    | >       | 3 40           | 3 44    | >       | 3 04             | 2 79    | >       |
| maximum                                                   | >          | >       | >      | 4 90       | 5 90    | >       | 6 >        | 4 50    | >       | 7 >            | 6 60    | >       | 5 85             | 5 62    | >       |

NB. I numeri segnati con asterisco \* riguardano il lavoro a mano; gli altri si riferiscono alla perforazione meccanica. La galleria fu incominciata a mano: a Göschenen il 24 ottobre 1872; ad Airolo il 19 settembre 1872. La perforazione meccanica cominciò: a Göschenen il 4 aprile 1873; ad Airolo il 1° luglio 1873. I compressori definitivi hanno incominciato a funzionare come segue: Göschenen: 1° gruppo, fine ottobre 1873; 2° gruppo, in novembre 1873; 3° gruppo, in gennaio 1874; 4° gruppo, in dicembre 1874; 5° gruppo, in febbraio 1875; i due nuovi gruppi, in luglio 1876. Airolo: i tre primi gruppi, fine novembre 1873; il 4° ed il 5° in gennaio 1875; i due nuovi gruppi in agosto 1876.

## C. — Quadro di confronto tra il programma ed il lavoro effettivamente eseguito.

| INDICAZIONE<br>DEI LAVORI              | STATO DEI LAVORI<br>al 31 dicembre 1875 |           |            | PROGRESSO<br>nel 1876   |           |            | STATO DEI LAVORI<br>al 31 dicembre 1876 |           |            |
|----------------------------------------|-----------------------------------------|-----------|------------|-------------------------|-----------|------------|-----------------------------------------|-----------|------------|
|                                        | secondo<br>il programma                 | effettivo | Differenza | secondo<br>il programma | effettivo | Differenza | secondo<br>il programma                 | effettivo | Differenza |
|                                        | Metri                                   | Metri     | Metri      | Metri                   | Metri     | Metri      | Metri                                   | Metri     | Metri      |
| Galleria di direzione                  | 4,904                                   | 5,409 80  | + 505 80   | 2,496                   | 2,026 30  | - 469 70   | 7,400                                   | 7,436 10  | + 36 10    |
| Allargamento in ca-<br>lotta . . . . . | 2,536                                   | 2,632 80  | + 96 80    | 2,556                   | 2,474 40  | - 81 60    | 5,092                                   | 5,107 20  | + 15 20    |
| Cunetta dello strozzo                  | 2,358                                   | 2,219 90  | - 133 10   | 2,688                   | 1,603 10  | -1,079 90  | 5,046                                   | 3,828     | -1,218     |
| Strozzo . . . . .                      | 1,356                                   | 1,223 80  | - 132 20   | 2,268                   | 1,561 70  | - 706 30   | 3,621                                   | 2,785 50  | - 838 50   |
| Muratura della volta                   | 1,812                                   | 1,562 80  | - 249 20   | 2,316                   | 1,356 30  | - 959 70   | 4,123                                   | 2,919 10  | -1,208 90  |
| Piedritti . . . . .                    | 1,136                                   | 880       | - 256      | 2,472                   | 1,432 40  | -1,039 60  | 3,608                                   | 2,312 40  | -1,295 60  |

Riepilogo dei tronchi di ferrovie concesse all'industria privata aperti all'esercizio nel 1876 o che restavano ad aprirsi alla fine del detto anno.

Dal quadro che si riporta qui infra a conclusione della presente relazione si rileva quali fra le linee concesse all'industria privata siano state in tutto od in parte aperte all'esercizio durante l'anno 1876 e quali linee o sezioni di linea restavano ad aprirsi alla data del 31 dicembre di esso anno :

| Num. d'ordine | DESIGNAZIONE<br>delle linee o tronchi di linea                                 | Aperte                                       | Rimaste                                                 | Annotazioni                                    |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|               |                                                                                | all'eser-<br>cizio<br>nel 1876<br>Chilometri | da aprire<br>alla<br>scadenza<br>del 1876<br>Chilometri |                                                |
| 1             | Da Gozzano ad Alzo . . .                                                       | >                                            | 6                                                       |                                                |
| 2             | Da Ozieri ad Oristano . .                                                      | >                                            | 121                                                     |                                                |
| 3             | Da Ozieri a Terranova . .                                                      | >                                            | 69                                                      |                                                |
| 4             | Da Como a Chiasso (con-<br>fine svizzero) . . . . .                            | 7                                            | >                                                       |                                                |
| 5             | Da Termoli alla linea Fog-<br>gia-Napoli . . . . .                             | >                                            | 125                                                     |                                                |
| 6             | Da Aquila a Rieti . . . .                                                      | >                                            | 68                                                      |                                                |
| 7             | Da Laura ad Avellino . .                                                       | >                                            | 24                                                      |                                                |
| 8             | Dalle cave dei marmi a<br>Carrara e da Avenza al<br>mare . . . . .             | >                                            | 12                                                      |                                                |
| 9             | Da Gemona-Ospedaletto a<br>Pontebba . . . . .                                  | 11                                           | 30                                                      | Aperta fino alla<br>stazione per<br>la Carnia. |
| 10            | Da Firenze a Prato ed a<br>Poggio a Caiano (ferro-<br>via a cavalli) . . . . . | >                                            | 30                                                      |                                                |
| 11            | Da Palazzolo a Paratico .                                                      | 10                                           | >                                                       |                                                |
| 12            | Da Legnago a Rovigo ed<br>Adria . . . . .                                      | 71                                           | >                                                       |                                                |
| 13            | Da Vicenza per Thiene a<br>Schio . . . . .                                     | 30                                           | >                                                       |                                                |
| 14            | Da Verona a Legnago . .                                                        | >                                            | 50                                                      |                                                |
| 15            | Da Tremezzina a Porlezza                                                       | >                                            | 13                                                      |                                                |
| 16            | Da Luino a Fornasette . .                                                      | >                                            | 4                                                       |                                                |
| 17            | Da Palermo per Marsala a<br>Trapani . . . . .                                  | >                                            | 193                                                     |                                                |
| 18            | Da Vicenza a Treviso . .                                                       | >                                            | 58                                                      |                                                |
| 19            | Da Padova a Bassano . .                                                        | >                                            | 47                                                      |                                                |
| 20            | Da Pontegalera a Fiumi-<br>cino . . . . .                                      | >                                            | 11                                                      |                                                |
| 21            | Da Treviglio a Rovato . .                                                      | >                                            | 34                                                      |                                                |
| 22            | Da Ciampino a Nemi . . .                                                       | >                                            | 19                                                      |                                                |
| 23            | Da Ciriè a Lanzo . . . . .                                                     | 10                                           | >                                                       |                                                |
| 24            | Da Milano a Saronno . . .                                                      | >                                            | 16                                                      |                                                |
| 25            | Da Parma a Brescia . . .                                                       | >                                            | 85                                                      |                                                |
| 26            | Da Brescia a Iseo . . . . .                                                    | >                                            | 20                                                      |                                                |
|               | Chilometri . . .                                                               | 139                                          | 1035                                                    |                                                |

A corredo della presente relazione si uniscono i seguenti documenti illustrativi:

A. — Quadro delle strade ferrate italiane in esercizio a tutto il 31 dicembre 1876 con indicazione delle lunghezze ripartito per provincia e del loro rapporto colla popolazione e colla superficie territoriale.

B. — Quadro cronologico delle linee, e dei tronchi di ferrovia secondo l'ordine della loro apertura dal 1° gennaio al 31 dicembre 1876.

Quadri a corredo della presente relazione.

## A. — Quadro delle strade ferrate italiane in esercizio a tutto il 31 dicembre 1876 con indicazione delle

| N° d'ordine | Provincie<br>attraversate dalle ferrovie | Linee<br>a cui appartengono i tratti discorrenti<br>in ciascuna provincia                                                                                                                                                                                                                                                            | Principali centri di popolazione<br>nella provincia per cui passa la ferrovia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1           | ALESSANDRIA . . . . .                    | Torino-Genova per Alessandria . . .<br>Valenza-Vercelli per Casale . . . .<br>Alessandria-Arona per Novara . . . .<br>Novi-Tortona . . . . .<br>Alessandria-Piacenza . . . . .<br>Alessandria-Acqui . . . . .<br>Alessandria - Cavallermaggiore per<br>Alba.<br>Castagnole-Asti-Casale-Mortara . . .<br>San Giuseppe-Acqui . . . . . | Villanuova, Villafranca, San Damiano, Asti, Feliz-<br>zano, Solero, Alessandria, Novi e Serravalle . .<br>Valenza, Borgo San Martino, Casale e Balzola . . .<br>Valenza. . . . .<br>Pozzuolo . . . . .<br>Tortona e Pontecurone . . . . .<br>Cantalupo, Sezzè, Cassine, Strevi ed Acqui . . . .<br>Cantalupo, Oviglio, Bergamasco, Castelnuovo-Belbo,<br>Incisa-Belbo, Nizza-Monferrato, Calamandrana,<br>Canelli e Castagnole-Lanze . . . . .<br>Castagnole, Castellalfero, Tonco, Moncalvo, Serra-<br>lunga, Ozzano, San Giorgio e Casale . . . . .<br>Terzo, Bistagno, Ponti, Montechiaro, Mombaldone,<br>Spigno, Merana ed Acqui . . . . . |
| 2           | ANCONA . . . . .                         | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia,<br>Bari, Lecce e Maglie.<br>Ancona-Foligno-Roma . . . . .                                                                                                                                                                                                                                        | Sinigaglia, Ancona, Osimo e Loreto. . . . .<br>Falconara Marittima, Chiaravalle, Jesi, Castel Pla-<br>nio, Serra San Quirico e Fabriano . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 3           | AQUILA (Abruzzo Ulteriore II)            | Pescara-Aquila . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Solmona, Molina, Beffi, Fontecchio, Fagnano, San<br>Demetrio, Paganica . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4           | AREZZO . . . . .                         | Firenze-Arezzo-Foligno . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | San Giovanni Valdarno, Montevarchi, Bucine, Late-<br>rina, Arezzo, Castiglion Fiorentino e Cortona . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 5           | ASCOLI-PICENO . . . . .                  | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia,<br>Bari, Lecce e Maglie.                                                                                                                                                                                                                                                                         | Sant'Elpidio, Porto San Giorgio, Fermo e San Bene-<br>detto del Tronto. . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 6           | AVELLINO (Principato Ute-<br>riore)      | Foggia-Benevento-Napoli . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Montaguto, Savignano di Puglia, Montecalvo Ir-<br>pino ed Ariano . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 7           | BARI (Terra di) . . . . .                | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia,<br>Bari, Lecce e Maglie.<br>Bari-Taranto . . . . .                                                                                                                                                                                                                                               | Bari, Barletta, Trani, Molfetta e Bisceglie. . . . .<br>Modugno, Bitetto, Grumo Appula, Acquaviva delle<br>Fonti e Gioja dal Colle. . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 8           | BELLUNO . . . . .                        | »                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | »<br><br><i>Da riportarsi . . .</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

lunghezze ripartite per provincia e del loro rapporto colla popolazione e colla superficie territoriale.

| Lunghezza delle linee esercitate dalle società |         |             |                    |       |         | Totale<br>lunghezza<br>per<br>provincia | Popolazione<br>della<br>provincia | Rapporto<br>in ragione<br>di<br>ogni 10 mila<br>abitanti | Superficie<br>territoriale<br>in<br>chilometri<br>quadrati | Rapporto<br>in ragione<br>di ogni<br>chilometro<br>quadrato |
|------------------------------------------------|---------|-------------|--------------------|-------|---------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Alta Italia                                    | Romane  | Meridionali | Calabro-<br>Sicule | Sarde | Diverse |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| Metri                                          | Metri   | Metri       | Metri              | Metri | Metri   | Metri                                   |                                   | Metri                                                    |                                                            | Metri                                                       |
| 102,400                                        |         |             |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 26,200                                         |         |             |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 17,800                                         |         |             |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 19,000                                         |         |             |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 34,900                                         |         |             |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 34,000                                         | »       | »           | »                  | »     | »       | 393,300                                 | 683,361                           | 5,755                                                    | 5,055                                                      | 78                                                          |
| 51,500                                         |         |             |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 76,000                                         |         |             |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 32,000                                         |         |             |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| »                                              | »       | 61,500      | »                  | »     | »       | 143,300                                 | 262,349                           | 5,462                                                    | 1,907                                                      | 75                                                          |
| »                                              | 81,800  | »           |                    |       |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| »                                              | »       | 80,000      | »                  | »     | »       | 80,000                                  | 332,784                           | 2,404                                                    | 6,500                                                      | 12                                                          |
| »                                              | 78,500  | »           | »                  | »     | »       | 78,500                                  | 234,645                           | 3,345                                                    | 3,309                                                      | 24                                                          |
| »                                              | »       | 46,400      | »                  | »     | »       | 46,400                                  | 203,004                           | 2,286                                                    | 2,095                                                      | 22                                                          |
| »                                              | »       | 37,400      | »                  | »     | »       | 37,400                                  | 375,691                           | 995                                                      | 3,649                                                      | 10                                                          |
| »                                              | »       | 124,400     | »                  | »     | »       | 183,800                                 | 604,540                           | 3,040                                                    | 5,937                                                      | 81                                                          |
| »                                              | »       | 59,400      | »                  | »     | »       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| »                                              | »       | »           | »                  | »     | »       | »                                       | 175,282                           | »                                                        | 3,292                                                      | »                                                           |
| 393,300                                        | 160,300 | 409,100     | »                  | »     | »       | 962,700                                 | 2,871,656                         |                                                          | 31,744                                                     |                                                             |



| N° d'ordine | Provincia<br>attraversate dalle ferrovie | Linee<br>a cui appartengono i tratti discorrenti<br>in ciascuna provincia                                                                           | Principali centri di popolazione<br>nella provincia per cui passa la ferrovia                                                                                                                                                                               |
|-------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9           | BENEVENTO . . . . .                      | Foggia-Benevento-Napoli . . . . .                                                                                                                   | <i>Riporto . . . . .</i><br>Apice, Benevento, Vitulano, San Lorenzo Maggiore,<br>Solopaca ed Amorosi . . . . .                                                                                                                                              |
| 10          | BERGAMO . . . . .                        | Milano-Venezia . . . . .<br>Treviglio-Cremona . . . . .<br>Bergamo-Lecco . . . . .<br>Monza-Calolzio . . . . .<br>Palazzolo-Paratico . . . . .      | Verdello, Treviglio, Bergamo, Seriate, Gorlago e<br>Grumello del Monte . . . . .<br>Caravaggio e Treviglio . . . . .<br>Ponte San Pietro, Mapello, Cisano-Bergamasco e<br>Calolzio . . . . .<br>Calolzio . . . . .<br>Caleppio . . . . .                    |
| 11          | BOLOGNA . . . . .                        | Bologna-Piacenza . . . . .<br>Bologna-Padova . . . . .<br>Bologna-Pistoia . . . . .<br>Bologna-Otranto per Ancona, Foggia,<br>Bari, Lecce e Maglie. | Anzola e Castelfranco dell'Emilia . . . . .<br>Castel Maggiore, San Giorgio di Piano, San Pietro in<br>Casale e Galliera . . . . .<br>Borgo Panigale, Casalecchio, Praduro Sasso, Ver-<br>gato e Porretta . . . . .<br>Castel San Pietro ed Imola . . . . . |
| 12          | BRESCIA . . . . .                        | Milano-Venezia . . . . .<br>Voghera-Pavia-Brescia . . . . .<br>Palazzolo-Paratico . . . . .                                                         | Ospitaletto, Brescia, Rezzato, Lonato e Desenzano sul<br>Lago . . . . .<br>Ospitaletto, Verolanuova, Manerbio e Bagnolo Mella.<br>Palazzolo, Erbusco, Adro, Capriolo, Paratico. . . . .                                                                     |
| 13          | CAGLIARI . . . . .                       | Cagliari-Oristano . . . . .<br>Decimomannu-Iglesias . . . . .                                                                                       | Cagliari, Elmas, Assemini, Decimomannu, Villasor,<br>Serramanna, Samassi, Sanluri, San Gavino, Pa-<br>billonis, Uras, Marrubiu e Oristano . . . . .<br>Siliqua, Musei e Iglesias . . . . .                                                                  |
| 14          | CALTANISSETTA . . . . .                  | Catania-Licata . . . . .<br>Palermo-Girgenti-Porto Empedocle . . . . .                                                                              | Castrogiovanni, Villarosa, Santa Caterina, Caltanis-<br>setta, San Cataldo e Serradifalco . . . . .<br>Aquaviva, Sutera, Campofranco . . . . .                                                                                                              |
| 15          | CAMPOBASSO (Molise) . . . . .            | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia,<br>Bari, Lecce e Maglie.<br>Napoli-Roma . . . . .                                                               | Termoli . . . . .<br>Presenzano . . . . .                                                                                                                                                                                                                   |
| 16          | CASERTA (Terra di Lavoro). . . . .       | Foggia-Benevento-Napoli . . . . .<br>Napoli-Roma . . . . .<br>Cancello-Laura . . . . .                                                              | Valle di Maddaloni, Maddaloni, Caserta, Marcianise<br>ed Aversa . . . . .<br>Acerra, Maddaloni, Caserta, Santa Maria Capua, Pi-<br>gnataro Maggiore, Sparanise, Teano, Rocca d'E-<br>vandro e Roccasecca . . . . .<br>Nola e Palma . . . . .                |
| 17          | CATANIA . . . . .                        | Messina-Catania-Siracusa . . . . .<br>Catania-Licata . . . . .                                                                                      | Catania, Tremestieri, Calatabiano, Piedimonte Etneo,<br>Mascali, Giarre, Acireale ed Aci Castello . . . . .<br>Motta, Sant'Anastasia, Sferro, Raddusa e Leonforte                                                                                           |

*Da riportarsi . . . . .*

| Lunghezza delle linee esercitate dalle società |                  |                  |                    |            |            | Totale<br>lunghezza<br>per<br>provincia | Popolazione<br>della<br>provincia | Rapporto<br>in ragione<br>di<br>ogni 10 mila<br>abitanti | Superficie<br>territoriale<br>in<br>chilometri<br>quadrati | Rapporto<br>in ragione<br>di ogni<br>chilometro<br>quadrato |
|------------------------------------------------|------------------|------------------|--------------------|------------|------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Alta Italia                                    | Romane           | Meridionali      | Calabro-<br>Sicule | Sarde      | Diverse    |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| Metri<br>393,300                               | Metri<br>160,300 | Metri<br>409,100 | Metri<br>>         | Metri<br>> | Metri<br>> | Metri<br>962,700                        | 2,871,656                         | Metri                                                    | 31,744                                                     | Metri                                                       |
| >                                              | >                | 72,300           | >                  | >          | >          | 72,300                                  | 232,008                           | 3,118                                                    | 1,782                                                      | 41                                                          |
| 44,900                                         | >                | >                | >                  | >          | >          | 85,100                                  | 368,152                           | 2,312                                                    | 2,817                                                      | 30                                                          |
| 9,600                                          | >                | >                | >                  | >          | >          | 168,400                                 | 499,232                           | 3,835                                                    | 3,602                                                      | 47                                                          |
| 27,800                                         | >                | >                | >                  | >          | >          | 105,200                                 | 456,023                           | 2,307                                                    | 4,258                                                      | 25                                                          |
| 1,800                                          | >                | >                | >                  | >          | >          | 131,000                                 | 398,208                           | 3,332                                                    | 18,615                                                     | 10                                                          |
| 1,000                                          | >                | >                | >                  | >          | >          | 68,500                                  | 230,066                           | 2,977                                                    | 3,769                                                      | 18                                                          |
| 30,400                                         | >                | >                | >                  | 94,000     | >          | 25,100                                  | 364,208                           | 689                                                      | 4,604                                                      | 5                                                           |
| 31,600                                         | >                | >                | >                  | 37,000     | >          | 175,000                                 | 697,403                           | 2,509                                                    | 5,975                                                      | 29                                                          |
| 67,300                                         | >                | 39,100           | >                  | >          | >          | 146,600                                 | 495,415                           | 2,959                                                    | 5,102                                                      | 29                                                          |
| >                                              | >                | >                | 59,200             | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 63,500                                         | >                | >                | 9,300              | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 32,700                                         | >                | >                | 19,900             | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 9,000                                          | >                | >                | >                  | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | >                | >                  | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 5,200            | >                | >                  | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | 32,000           | >                  | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 120,100          | >                | >                  | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 22,900           | >                | >                  | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | >                | 66,300             | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | >                | 80,300             | >          | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 712,900                                        | 308,500          | 572,400          | 215,100            | 131,000    | >          | 1,939,900                               | 6,547,371                         |                                                          | 77,268                                                     |                                                             |

| N° d'ordine | Provincie<br>attraversate dalle ferrovie | Linee<br>a cui appartengono i tratti discorrenti<br>in ciascuna provincia                                                                                                        | Principali centri di popolazione<br>nella provincia per cui passa la ferrovia                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |                                          |                                                                                                                                                                                  | <i>Riporto . . .</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 18          | CATANZARO (Calabria Ulteriore II)        | Taranto-Reggio. . . . .                                                                                                                                                          | Crucoli, Cirò, Strongoli, Cotrone, Cutro, Roccabernarda, Cropani, Catanzaro, Soverato, Badolato e Santa Caterina . . . . .                                                                                                                                                                                               |
| 19          | CHIETI (Abruzzo Citeriore)               | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia, Bari, Lecce e Maglie.<br>Pescara-Aquila . . . . .                                                                                            | Pescara, Francavilla, Ortona e Vasto . . . . .<br>Pescara, Chieti, Manoppello, San Valentino . . . . .                                                                                                                                                                                                                   |
| 20          | COMO . . . . .                           | Milano-Como-Chiasso . . . . .<br>Bergamo-Lecco . . . . .<br>Gallarate-Varese . . . . .<br>Monza-Calolzio . . . . .                                                               | Camnago, Cucciago, Camerlata, Como . . . . .<br>Lecco . . . . .<br>Gazzada e Varese . . . . .<br>Merate, Cernusco, Olgiate-Molgora . . . . .                                                                                                                                                                             |
| 21          | COSENZA (Calabria Citeriore)             | Taranto-Reggio . . . . .<br>Buffaloria di Cosenza . . . . .                                                                                                                      | Rocca Imperiale, Montegiordano, Roseto, Amendolara, Trebisacce, Torre Cerchiara, Corigliano Calabro, Rossano, San Giacomo e Cariati . . . . .<br>Doria, Spezzano Albanese . . . . .                                                                                                                                      |
| 22          | CREMONA . . . . .                        | Treviglio-Cremona . . . . .<br>Voghera-Pavia-Brescia . . . . .<br>Cremona-Mantova . . . . .                                                                                      | Crema, Castelleone, Soresina, Casalbuttano e Olmeneta . . . . .<br>Pizzighettone, Cremona, Olmeneta e Robecco d'Oglio<br>Piadena . . . . .                                                                                                                                                                               |
| 23          | CUNEO . . . . .                          | Torino-Cuneo . . . . .<br>Alessandria - Cavallermaggiore per Alba.<br>Savigliano-Saluzzo . . . . .<br>Savona-Bra . . . . .<br>Carrù-Mondovì . . . . .                            | Racconigi, Cavallermaggiore, Savigliano, Fossano, Centallo e Cuneo . . . . .<br>Santo Stefano Belbo, Costigliole, Neive, Alba, Santa Vittoria e Bra . . . . .<br>Lagnasco e Saluzzo . . . . .<br>Sale delle Langhe, Ceva, Niella, Carrù, Monchiero, Narzole, Cherasco, Bra . . . . .<br>Carrù, Bastia, Mondovì . . . . . |
| 24          | FERRARA . . . . .                        | Bologna-Padova . . . . .                                                                                                                                                         | Poggio Renatico e Ferrara . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 25          | FIBENZE . . . . .                        | Firenze-Empoli-Livorno . . . . .<br>Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa . . . . .<br>Empoli-Siena-Orvieto-Orte . . . . .<br>Firenze-Arezzo-Foligno . . . . .<br>Bologna-Pistoia . . . . . | Brozzi, Signa, Montelupo, Empoli e San Miniato . . . . .<br>Sesto, Calenzano, Prato, San Piero, Serravalle Pistoiese e Pistoia . . . . .<br>Castelfiorentino, Certaldo e San Casciano . . . . .<br>Pontassieve, Rignano, Incisa e Figline . . . . .<br>Piteccio . . . . .                                                |
| 26          | FOGGIA (Capitanata) . . . . .            | Foggia-Benevento-Napoli . . . . .<br>Bologna-Otranto per Ancona, Foggia, Bari, Lecce e Maglie.<br>Foggia-Candela . . . . .                                                       | Bovino e Foggia . . . . .<br>San Severo, Ascoli Satriano e Cerignola . . . . .<br>Ascoli Satriano . . . . .                                                                                                                                                                                                              |
|             |                                          |                                                                                                                                                                                  | <i>Da riportarsi . . .</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

| Lunghezza delle linee esercitate dalle società |                  |                  |                    |                  |            | Totale<br>lunghezza<br>per<br>provincia | Popolazione<br>della<br>provincia | Rapporto<br>in ragione<br>di<br>ogni 10 mila<br>abitanti | Superficie<br>territoriale<br>in<br>chilometri<br>quadrati | Rapporto<br>in ragione<br>di ogni<br>chilometro<br>quadrato |
|------------------------------------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Alta Italia                                    | Romane           | Meridionali      | Calabro-<br>Sicule | Sarde            | Diverse    |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| Metri<br>712,900                               | Metri<br>308,500 | Metri<br>572,400 | Metri<br>215,100   | Metri<br>181,000 | Metri<br>> | Metri<br>1,939,900                      | 6,547,371                         |                                                          | 77,268                                                     |                                                             |
| >                                              | >                | >                | 153,000            | >                | >          | 153,000                                 | 412,226                           | 3,711                                                    | 5,975                                                      | 26                                                          |
| >                                              | >                | 88,500           | >                  | >                | >          | 121,000                                 | 339,986                           | 3,559                                                    | 2,861                                                      | 42                                                          |
| >                                              | >                | 32,500           | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 23,400                                         | >                | >                | >                  | >                | >          | 54,800                                  | 477,642                           | 1,147                                                    | 2,720                                                      | 20                                                          |
| 5,200                                          | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 9,500                                          | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 16,700                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | >                | 106,000            | >                | >          | 122,000                                 | 440,468                           | 2,769                                                    | 7,358                                                      | 17                                                          |
| >                                              | >                | >                | 16,000             | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 56,400                                         | >                | >                | >                  | >                | >          | 127,200                                 | 300,595                           | 4,163                                                    | 1,637                                                      | 78                                                          |
| 40,700                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 30,100                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 54,500                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 46,500                                         | >                | >                | >                  | >                | >          | 199,000                                 | 618,232                           | 3,219                                                    | 7,136                                                      | 28                                                          |
| 16,000                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 68,000                                         | >                | >                | >                  | >                | >          | 21,500                                  | 215,369                           | 998                                                      | 2,617                                                      | 8                                                           |
| 14,000                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 21,500                                         | 51,900           | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 42,400                                         | 36,300           | >                | >                  | >                | >          | 207,300                                 | 766,824                           | 2,703                                                    | 5,873                                                      | 35                                                          |
| >                                              | 46,000           | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | 39,200           | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 30,700                                         | >                | 192,300          | >                  | >                | >          | 210,500                                 | 322,758                           | 6,522                                                    | 7,648                                                      | 28                                                          |
| >                                              | >                | 39,000           | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 1,188,500                                      | 442,700          | 903,900          | 490,100            | 181,000          | >          | 3,156,200                               | 10,441,471                        |                                                          | 121,093                                                    |                                                             |

| N° d'ordine | Provincia<br>attraversate dalle ferrovie | Linee<br>a cui appartengono i tratti discorrenti<br>in ciascuna provincia | Principali centri di popolazione<br>nella provincia per cui passa la ferrovia                                                                                    |
|-------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |                                          |                                                                           | <i>Riporto . . .</i>                                                                                                                                             |
| 27          | FORLÌ . . . . .                          | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia, Bari, Lecce e Maglie.                 | Forlì, Forlimpopoli, Cesena, Savignano di Romagna, Sant'Arcangelo e Rimini . . . . .                                                                             |
| 28          | GENOVA . . . . .                         | Torino-Genova per Alessandria . . . . .                                   | Busalla, Pontedecimo, Rivarolo, San Pier d'Arena e Genova . . . . .                                                                                              |
|             |                                          | Genova-Savona-Confini francese . . . . .                                  | San Pier d'Arena, Cornigliano, Sestri, Pegli, Pra, Varazze, Albissola, Savona, Spotorno, Finalmarina, Loano, Albenga, Alassio e Laigueglia . . . . .             |
|             |                                          | Genova (P. P.)-Spezia . . . . .                                           | Nervi, Piano di Sori, Recco, Camogli, Santa Margherita, Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri, Moneglia, Levante, Vernazza, Rio maggiore e Spezia . . . . . |
|             |                                          | Spezia-Pisa . . . . .                                                     | Arcola e Sarzana . . . . .                                                                                                                                       |
|             |                                          | San Giuseppe-Acqui . . . . .                                              | San Giuseppe, Cairo Montenotte, Rocchetta, Dego e Piana . . . . .                                                                                                |
|             |                                          | Savona-Bra . . . . .                                                      | Santuario, San Giuseppe e Cengio . . . . .                                                                                                                       |
| 29          | GIRGENTI . . . . .                       | Palermo-Girgenti-Porto Empedocle . . . . .                                | Cammarata, Girgenti, Porto Empedocle . . . . .                                                                                                                   |
|             |                                          | Catania-Licata . . . . .                                                  | Canicattì e Campobello . . . . .                                                                                                                                 |
| 30          | GROSSETO . . . . .                       | Livorno-Civitavecchia-Roma . . . . .                                      | Follonica, Cavourano, Montepescali, Grosseto e Orbetello . . . . .                                                                                               |
|             |                                          | Asciano-Grosseto . . . . .                                                | Paganico, Roccastrada e Sticciano . . . . .                                                                                                                      |
| 31          | LECCE (Terra di Otranto) . . . . .       | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia, Bari, Lecce e Maglie.                 | Brindisi, Lecce, Ostuni, Maglie ed Otranto . . . . .                                                                                                             |
|             |                                          | Bari-Taranto . . . . .                                                    | Castellaneta, Palagiano, Massafra e Taranto . . . . .                                                                                                            |
|             |                                          | Taranto-Reggio . . . . .                                                  | Ginosa . . . . .                                                                                                                                                 |
| 32          | LIVORNO . . . . .                        | Firenze-Empoli-Livorno . . . . .                                          | Livorno . . . . .                                                                                                                                                |
|             |                                          | Livorno-Civitavecchia-Roma . . . . .                                      | Livorno . . . . .                                                                                                                                                |
| 33          | LUCCA . . . . .                          | Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa . . . . .                                      | Montecatini di Val di Nievole, Borgo a Buggiano, Pescia e Lucca . . . . .                                                                                        |
|             |                                          | Spezia-Pisa . . . . .                                                     | Pietrasanta e Viareggio . . . . .                                                                                                                                |
| 34          | MACERATA . . . . .                       | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia, Bari, Lecce e Maglie.                 | Porto Recanati, Potenza Picena e Civitanova . . . . .                                                                                                            |
| 35          | MANTOVA . . . . .                        | Verona-Mantova . . . . .                                                  | Roverbella e Mantova . . . . .                                                                                                                                   |
|             |                                          | Cremona-Mantova . . . . .                                                 | Bozzolo, Marcaria e Castellucchio . . . . .                                                                                                                      |
|             |                                          | Modena-Mantova . . . . .                                                  | Gonzaga, Suzzara e Borgoforte . . . . .                                                                                                                          |
|             |                                          |                                                                           | <i>Da riportarsi . . .</i>                                                                                                                                       |

| Lunghezza delle linee esercitate dalle società |                  |                  |                    |                  |            | Totale<br>lunghezza<br>per<br>provincia | Popolazione<br>della<br>provincia | Rapporto<br>in ragione<br>di<br>ogni 10 mila<br>abitanti | Superficie<br>territoriale<br>in<br>chilometri<br>quadrati | Rapporto<br>in ragione<br>di ogni<br>chilometro<br>quadrato |
|------------------------------------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Alta Italia                                    | Romane           | Meridionali      | Calabro-<br>Sicule | Sarde            | Diverse    |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| Metri<br>1,188,500                             | Metri<br>442,700 | Metri<br>903,900 | Metri<br>490,100   | Metri<br>131,000 | Metri<br>> | Metri<br>3,156,200                      | 10,441,471                        | Metri<br>121,093                                         | Metri                                                      |                                                             |
| >                                              | >                | 71,900           | >                  | >                | >          | 71,900                                  | 234,090                           | 3,071                                                    | 1,862                                                      | 39                                                          |
| 44,600                                         |                  |                  |                    |                  |            |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 100,000                                        |                  |                  |                    |                  |            |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | >                | >                  | >                | >          | 807,500                                 | 716,759                           | 4,290                                                    | 4,114                                                      | 75                                                          |
| 92,000                                         |                  |                  |                    |                  |            |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 22,900                                         |                  |                  |                    |                  |            |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 18,000                                         |                  |                  |                    |                  |            |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 30,000                                         |                  |                  |                    |                  |            |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | >                | 47,000             | >                | >          | 70,500                                  | 289,018                           | 2,439                                                    | 3,862                                                      | 18                                                          |
| >                                              | >                | >                | 23,500             | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 100,500          | >                | >                  | >                | >          | 147,200                                 | 107,457                           | 13,698                                                   | 4,420                                                      | 33                                                          |
| >                                              | 46,700           | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | 133,700          | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | 55,600           | >                  | >                | >          | 229,300                                 | 493,594                           | 4,646                                                    | 8,530                                                      | 27                                                          |
| >                                              | >                | >                | 40,000             | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 1,800            | >                | >                  | >                | >          | 3,600                                   | 118,851                           | 303                                                      | 326                                                        | 11                                                          |
| >                                              | 1,800            | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 40,900                                         | >                | >                | >                  | >                | >          | 63,800                                  | 280,899                           | 2,275                                                    | 1,493                                                      | 43                                                          |
| 22,900                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                | 18,300           | >                  | >                | >          | 18,300                                  | 236,994                           | 773                                                      | 2,737                                                      | 7                                                           |
| 15,100                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 32,900                                         | >                | >                | >                  | >                | >          | 80,000                                  | 288,942                           | 2,769                                                    | 2,490                                                      | 32                                                          |
| 32,000                                         | >                | >                | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 1,639,800                                      | 593,500          | 1,183,400        | 600,600            | 131,000          | >          | 4,148,300                               | 13,207,575                        |                                                          | 150,927                                                    |                                                             |

| N° d'ordine | Provincie<br>attraversate dalle ferrovie | Linee<br>a cui appartengono i tratti discorrenti<br>in ciascuna provincia                                                                                                                                                                                                                              | Principali centri di popolazione<br>nella provincia per cui passa la ferrovia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <i>Riporto . . .</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 36          | MASSA-CARRARA . . . . .                  | Spezia-Pisa . . . . .<br>Avenza-Carrara . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                      | Massa ed Avenza . . . . .<br>Avenza e Carrara . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 37          | MESSINA . . . . .                        | Messina-Catania-Siracusa . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                     | Messina, Scaletta Zanglea, Ali, Santa Teresa e Giardini . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 38          | MILANO . . . . .                         | Torino-Milano . . . . .<br>Milano-Venezia . . . . .<br>Milano-Como-Chiasso . . . . .<br>Milano-Piacenza . . . . .<br>Milano-Pavia . . . . .<br>Rho-Gallarate-Arona . . . . .<br>Gallarate-Varese . . . . .<br>Voghera-Pavia-Brescia . . . . .<br>Vigevano-Milano . . . . .<br>Monza-Calolzio . . . . . | Vittuone, Rho e Milano . . . . .<br>Melzo e Cassano d'Adda . . . . .<br>Monza, Desio e Seregno . . . . .<br>Melegnano, Lodi, Casalpusterlengo, Codogno e Santo Stefano . . . . .<br>Locate . . . . .<br>Parabiago, Legnano, Busto Arsizio, Gallarate, Somma Lombarda e Sesto Calende . . . . .<br>Albizzate . . . . .<br>Casalpusterlengo e Codogno . . . . .<br>Corsico, Gaggiano e Abbiategrasso . . . . .<br>Arcore, Usmate . . . . . |
| 39          | MODENA . . . . .                         | Piacenza-Bologna . . . . .<br>Modena-Mantova . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                 | Modena . . . . .<br>Modena, Carpi e Novi . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 40          | NAPOLI . . . . .                         | Napoli-Eboli . . . . .<br>Foggia-Benevento-Napoli . . . . .<br>Torre Annunziata-Castellammare . . . . .<br>Napoli-Roma . . . . .                                                                                                                                                                       | Portici, Resina, Torre del Greco e Torre Annunziata<br>Sant'Antimo e Casoria . . . . .<br>Castellammare . . . . .<br>Casalnuovo . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 41          | NOVARA . . . . .                         | Torino-Milano . . . . .<br>Valenza-Vercelli per Casale . . . . .<br>Alessandria-Arona per Novara . . . . .<br>Novara-Gozzano-Alzo . . . . .<br>Santhià-Biella . . . . .<br>Rho-Gallarate-Arona . . . . .                                                                                               | Saluggia, Livorno, Bianzè, Tronzano, Santhià, San Germano Vercellese, Vercelli, Borgo Vercelli, Novara e Trecate . . . . .<br>Asigliano . . . . .<br>Borgolavezzaro, Vespolate, Novara, Oleggio, Varallo-Pombia e Borgo Ticino . . . . .<br>Caltignaga, Momo e Borgomanero . . . . .<br>Salussola, Candelo e Biella . . . . .<br>Arona . . . . .                                                                                         |
| 42          | PADOVA . . . . .                         | Venezia-Milano . . . . .<br>Bologna-Padova . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                   | Padova . . . . .<br>Abano, Battaglia, Monselice ed Este . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|             |                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <i>Da riportarsi . . .</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

| Lunghezza delle linee esercitate dalle società |         |             |                    |         |         | Totale<br>lunghezza<br>per<br>provincia | Popolazione<br>della<br>provincia | Rapporto<br>in ragione<br>di<br>ogni 10 mila<br>abitanti | Superficie<br>territoriale<br>in<br>chilometri<br>quadrati | Rapporto<br>in ragione<br>di ogni<br>chilometro<br>quadrato |
|------------------------------------------------|---------|-------------|--------------------|---------|---------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Alta Italia                                    | Romane  | Meridionali | Calabro-<br>Sicule | Sarde   | Diverse |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| Metri                                          | Metri   | Metri       | Metri              | Metri   | Metri   | Metri                                   |                                   | Metri                                                    |                                                            | Metri                                                       |
| 1,639,800                                      | 593,500 | 1,183,400   | 600,600            | 131,000 | >       | 4,148,300                               | 13,207,575                        |                                                          | 150,927                                                    |                                                             |
| 14,100                                         | >       | >           | >                  | >       | >       | 19,100                                  | 161,944                           | 1,180                                                    | 1,780                                                      | 11                                                          |
| 5,000                                          | >       | >           | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >       | >           | 52,000             | >       | >       | 52,000                                  | 420,649                           | 1,236                                                    | 4,579                                                      | 11                                                          |
| 34,000                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 28,600                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 31,600                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 68,700                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 19,800                                         | >       | >           | >                  | >       | >       | 301,900                                 | 1,009,794                         | 2,990                                                    | 2,992                                                      | 101                                                         |
| 44,300                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 9,500                                          |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 15,900                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 37,000                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 12,500                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 17,800                                         | >       | >           | >                  | >       | >       | 40,800                                  | 273,231                           | 1,493                                                    | 2,501                                                      | 16                                                          |
| 23,000                                         | >       | >           | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >       | 22,900      | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >       | 17,100      | >                  | >       | >       | 58,700                                  | 907,752                           | 647                                                      | 1,065                                                      | 55                                                          |
| >                                              | >       | 7,000       | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 11,700  | >           | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 78,800                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 15,800                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 60,200                                         | >       | >           | >                  | >       | >       | 229,500                                 | 624,985                           | 3,672                                                    | 6,543                                                      | 35                                                          |
| 36,000                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 30,000                                         |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 8,700                                          |         |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 24,400                                         | >       | >           | >                  | >       | >       | 65,600                                  | 364,430                           | 1,800                                                    | 1,956                                                      | 34                                                          |
| 41,200                                         | >       | >           | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 2,296,700                                      | 605,200 | 1,280,400   | 652,600            | 131,000 | >       | 4,915,900                               | 16,970,360                        |                                                          | 172,343                                                    |                                                             |



| N° d'ordine | Provincie<br>attraversate dalle ferrovie | Linee<br>a cui appartengono i tratti discorrenti<br>in ciascuna provincia                                                                                                                                                                                                               | Principali centri di popolazione<br>nella provincia per cui passa la ferrovia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 43          | PALERMO . . . . .                        | Palermo-Girgenti-Porto Empedocle .<br><br>Palermo al porto . . . . .                                                                                                                                                                                                                    | <i>Riporto</i> . . . . .<br>Ficarazzi, Bagheria, Casteldaccia, Altavilla-Milicia,<br>Trabia, Termini, Cerda, Sciarra, Montemaggiore,<br>Roccapalumba, Lercara e Castronovo. . . . .<br><br>Palermo . . . . .                                                                                                                                                                                                                                         |
| 44          | PARMA . . . . .                          | Piacenza-Bologna . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                              | Borgo San Donnino, San Pancrazio e Parma . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 45          | PAVIA . . . . .                          | Milano-Pavia . . . . .<br>Alessandria-Arona per Novara . . . . .<br>Alessandria-Piacenza . . . . .<br><br>Mortara-Vigevano. . . . .<br>Torre Berretti-Pavia . . . . .<br><br>Voghera-Pavia-Brescia. . . . .<br><br>Vigevano-Milano . . . . .<br>Castagnole-Asti-Casale-Mortara. . . . . | Cava Manara e Pavia . . . . .<br>Sartirana, Valle Lomellina, Olevano e Mortara . . . . .<br>Voghera, Casteggio, Santa Giulietta, Broni, Stradella<br>e Arena Po. . . . .<br><br>Vigevano . . . . .<br>Mede, Lomello, Ferrera, Sannazzaro dei Burgondi,<br>Zinasco e Cava Carbonara . . . . .<br>Calcababbio, Cava Manara, Belgiojoso, Corteolona,<br>Miradolo, e Chignolo Po . . . . .<br>Vigevano . . . . .<br>Mortara e Candia Lomellina . . . . . |
| 46          | PERUGIA (Umbria) . . . . .               | Empoli-Siena-Orvieto-Orte. . . . .<br>Firenze-Arezzo-Foligno . . . . .<br><br>Ancona-Foligno-Roma . . . . .<br><br>Terontola-Chiusi . . . . .                                                                                                                                           | Ficulle, Orvieto, Alviano ed Attigliano . . . . .<br>Tuoro, Passignano, Magione, Perugia, Bastia, Assisi<br>e Spello . . . . .<br>Fossato di Vico, Gualdo Tadino, Nocera, Foligno,<br>Trevi, Spoleto, Terni e Narni . . . . .<br>Terontola, Castiglione del Lago, Panicale . . . . .                                                                                                                                                                 |
| 47          | PESARO-URBINO. . . . .                   | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia,<br>Bari, Lecce e Maglie.                                                                                                                                                                                                                            | Pesaro e Fano . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 48          | PIACENZA . . . . .                       | Milano-Piacenza . . . . .<br>Alessandria-Piacenza . . . . .<br>Piacenza-Bologna . . . . .                                                                                                                                                                                               | Piacenza . . . . .<br>Castel San Giovanni, Sarmato e Rottofreno. . . . .<br>Pontenure, Cadeo, Fiorenzuola ed Alseno . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 49          | PISA . . . . .                           | Firenze-Empoli-Livorno . . . . .<br>Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa . . . . .<br>Spezia-Pisa. . . . .<br>Livorno-Civitavecchia-Roma . . . . .<br><br>Cecina-Saline. . . . .<br>Pisa-Colle Salvetti . . . . .                                                                                 | Pontedera, Cascina e Pisa . . . . .<br>Bagni di San Giuliano . . . . .<br>Torre del Lago. . . . .<br>Colle Salvetti, Fauglia, Lorenzana, Orciano, Rosi-<br>gnano, Fitto di Cecina, Bibbona, Castagneto e<br>Campiglia Marittima. . . . .<br>Fitto di Cecina . . . . .<br>Colle Salvetti . . . . .                                                                                                                                                    |

Da riportarsi . . . . .

| Lunghezza delle linee esercitate dalle società |                  |                    |                    |                  |            | Totale<br>lunghezza<br>per<br>provincia | Popolazione<br>della<br>provincia | Rapporto<br>in ragione<br>di<br>ogni 10 mila<br>abitanti | Superficie<br>territoriale<br>in<br>chilometri<br>quadrati | Rapporto<br>in ragione<br>di ogni<br>chilometro<br>quadrato |
|------------------------------------------------|------------------|--------------------|--------------------|------------------|------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Alta Italia                                    | Romane           | Meridionali        | Calabro-<br>Sicule | Sarde            | Diverse    |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| Metri<br>2,296,700                             | Metri<br>605,200 | Metri<br>1,230,400 | Metri<br>652,600   | Metri<br>131,000 | Metri<br>> | Metri<br>4,915,900                      | 16,970,360                        | Metri                                                    | 172,343                                                    | Metri                                                       |
| >                                              | >                | >                  | 87,700             | >                | >          | 94,700                                  | 617,678                           | 1,533                                                    | 5,087                                                      | 19                                                          |
| >                                              | >                | >                  | 7,000              | >                | >          | 36,200                                  | 264,331                           | 1,369                                                    | 3,239                                                      | 11                                                          |
| 36,200                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 36,200                                  | 264,331                           | 1,369                                                    | 3,239                                                      | 11                                                          |
| 16,200                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 36,200                                  | 264,331                           | 1,369                                                    | 3,239                                                      | 11                                                          |
| 24,500                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 36,200                                  | 264,331                           | 1,369                                                    | 3,239                                                      | 11                                                          |
| 38,300                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 36,200                                  | 264,331                           | 1,369                                                    | 3,239                                                      | 11                                                          |
| 13,000                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 212,700                                 | 448,435                           | 4,743                                                    | 3,345                                                      | 64                                                          |
| 41,000                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 212,700                                 | 448,435                           | 4,743                                                    | 3,345                                                      | 64                                                          |
| 59,700                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 212,700                                 | 448,435                           | 4,743                                                    | 3,345                                                      | 64                                                          |
| 2,000                                          | >                | >                  | >                  | >                | >          | 212,700                                 | 448,435                           | 4,743                                                    | 3,345                                                      | 64                                                          |
| 18,000                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 212,700                                 | 448,435                           | 4,743                                                    | 3,345                                                      | 64                                                          |
| >                                              | 72,500           | >                  | >                  | >                | >          | 333,200                                 | 549,601                           | 6,063                                                    | 9,633                                                      | 35                                                          |
| >                                              | 80,500           | >                  | >                  | >                | >          | 333,200                                 | 549,601                           | 6,063                                                    | 9,633                                                      | 35                                                          |
| >                                              | 156,200          | >                  | >                  | >                | >          | 333,200                                 | 549,601                           | 6,063                                                    | 9,633                                                      | 35                                                          |
| >                                              | 24,000           | >                  | >                  | >                | >          | 333,200                                 | 549,601                           | 6,063                                                    | 9,633                                                      | 35                                                          |
| >                                              | >                | 38,600             | >                  | >                | >          | 38,600                                  | 213,072                           | 1,812                                                    | 2,964                                                      | 13                                                          |
| 300                                            | >                | >                  | >                  | >                | >          | 54,100                                  | 225,775                           | 2,396                                                    | 2,499                                                      | 22                                                          |
| 23,800                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 54,100                                  | 225,775                           | 2,396                                                    | 2,499                                                      | 22                                                          |
| 30,000                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 54,100                                  | 225,775                           | 2,396                                                    | 2,499                                                      | 22                                                          |
| >                                              | 44,800           | >                  | >                  | >                | >          | 222,800                                 | 265,959                           | 8,377                                                    | 3,056                                                      | 73                                                          |
| 15,700                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 222,800                                 | 265,959                           | 8,377                                                    | 3,056                                                      | 73                                                          |
| 16,100                                         | >                | >                  | >                  | >                | >          | 222,800                                 | 265,959                           | 8,377                                                    | 3,056                                                      | 73                                                          |
| >                                              | 101,700          | >                  | >                  | >                | >          | 222,800                                 | 265,959                           | 8,377                                                    | 3,056                                                      | 73                                                          |
| >                                              | 30,000           | >                  | >                  | >                | >          | 222,800                                 | 265,959                           | 8,377                                                    | 3,056                                                      | 73                                                          |
| >                                              | 15,000           | >                  | >                  | >                | >          | 222,800                                 | 265,959                           | 8,377                                                    | 3,056                                                      | 73                                                          |
| 2,631,500                                      | 1,129,400        | 1,269,000          | 747,300            | 131,000          | >          | 5,908,200                               | 19,555,261                        |                                                          | 202,166                                                    |                                                             |

| N° d'ordine | Provincia<br>attraversate dalle ferrovie | Linee<br>a cui appartengono i tratti discorrenti<br>in ciascuna provincia                                                                                  | Principali centri di popolazione<br>nella provincia per cui passa la ferrovia                                                                                                                                                                             |
|-------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |                                          |                                                                                                                                                            | <i>Riporto . . .</i>                                                                                                                                                                                                                                      |
| 50          | PORTO MAURIZIO . . . . .                 | Genova-Savona-Confini francese . . .                                                                                                                       | Oneglia, Porto Maurizio, San Remo e Ventimiglia . . .                                                                                                                                                                                                     |
| 51          | POTENZA (Basilicata) . . . . .           | Taranto-Reggio . . . . .<br>Torremare-Potenza . . . . .                                                                                                    | San Basilio, Montalbano e Nova-Siri . . . . .<br>Torremare, Bernalda, Pisticci, Ferrandina e Grassano                                                                                                                                                     |
| 52          | RAVENNA . . . . .                        | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia,<br>Bari, Lecce e Maglie.<br>Castel Bolognese-Ravenna . . . . .                                                         | Castel Bolognese e Faenza . . . . .<br>Solarolo, Lugo, Bagnacavallo, Russi e Ravenna . . .                                                                                                                                                                |
| 53          | REGGIO (Calabria Ulteriore I)            | Taranto-Reggio . . . . .                                                                                                                                   | Roccella, Gerace, Bianconovo, Brancaleone, Palizzi,<br>Bova, Melito, Pollaro e Reggio . . . . .                                                                                                                                                           |
| 54          | REGGIO (Emilia) . . . . .                | Piacenza-Bologna . . . . .<br>Modena-Mantova . . . . .                                                                                                     | Sant'Ilario, Reggio e Rubbiera . . . . .<br>Rolo e Reggiolo . . . . .                                                                                                                                                                                     |
| 55          | ROMA . . . . .                           | Roma-Frascati . . . . .<br>Roma-Napoli . . . . .<br>Roma-Civitavecchia-Livorno . . . . .<br>Ancona-Foligno-Roma . . . . .<br>Empoli-Orvieto-Orte . . . . . | Frascati . . . . .<br>Ciampino, Marino, Albano, Civita Lavinia, Velletri,<br>Valmontone, Segni, Anagni, Frosinone e Ceprano<br>Palo, Civitavecchia e Montalto . . . . .<br>Monte Rotondo e Passo Corese . . . . .<br>Orte e Bassano in Teverina . . . . . |
| 56          | ROVIGO . . . . .                         | Bologna-Padova . . . . .<br>Legnago-Rovigo-Adria . . . . .                                                                                                 | Polesella e Rovigo . . . . .<br>Badia, Lendinara, Fratta, Costa, Rovigo, Ceregnano,<br>Lama, Baricetta e Adria . . . . .                                                                                                                                  |
| 57          | SALERNO (Principato Citeriore)           | Napoli-Eboli . . . . .<br>Cancello-Laura . . . . .<br>Eboli-Potenza . . . . .                                                                              | Scafati, Angri, Pagani, Nocera, Cava dei Tirreni,<br>Vietri sul Mare, Salerno . . . . .<br>Sarno, San Giorgio e Mercato San Severino . . . . .<br>Eboli, Campagna, Contursi, Sicignano, Buccino e<br>Romagnano . . . . .                                  |
| 58          | SASSARI . . . . .                        | Sassari-Portotorres . . . . .<br>Sassari-Ozieri . . . . .                                                                                                  | Sassari e Portotorres . . . . .<br>Canega, Tissi, Usini, Scala di Ciocca, Ploaghe e Ardara                                                                                                                                                                |
| 59          | SIENA . . . . .                          | Empoli-Siena-Orvieto-Orte . . . . .<br>Asciano-Grosseto . . . . .<br>Terontola-Chiusi . . . . .                                                            | Poggibonsi, Asciano, Rapolano, Sinalunga, Torrita,<br>Montepulciano e Chiusi . . . . .<br>San Giovanni d'Asso, e Torrenieri . . . . .<br>Chiusi . . . . .                                                                                                 |
| 60          | SIRACUSA . . . . .                       | Messina-Catania-Siracusa . . . . .                                                                                                                         | Lentini, Augusta e Siracusa . . . . .                                                                                                                                                                                                                     |
| 61          | SONDRIO . . . . .                        | »                                                                                                                                                          | »                                                                                                                                                                                                                                                         |
|             |                                          |                                                                                                                                                            | <i>Da riportarsi . . .</i>                                                                                                                                                                                                                                |

| Lunghezza delle linee esercitate dalle società |           |             |                    |         |         | Totale<br>lunghezza<br>per<br>provincia | Popolazione<br>della<br>provincia | Rapporto<br>in ragione<br>di<br>ogni 10 mila<br>abitanti | Superficie<br>territoriale<br>in<br>chilometri<br>quadrati | Rapporto<br>in ragione<br>di ogni<br>chilometro<br>quadrato |
|------------------------------------------------|-----------|-------------|--------------------|---------|---------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Alta Italia                                    | Romane    | Meridionali | Calabro-<br>Sicule | Sarde   | Diverse |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| Metri                                          | Metri     | Metri       | Metri              | Metri   | Metri   | Metri                                   |                                   | Metri                                                    |                                                            | Metri                                                       |
| 2,631,500                                      | 1,129,400 | 1,269,000   | 747,300            | 131,000 | >       | 5,908,200                               | 19,555,261                        |                                                          | 202,166                                                    |                                                             |
| 59,000                                         | >         | >           | >                  | >       | >       | 59,000                                  | 127,053                           | 4,644                                                    | 1,210                                                      | 49                                                          |
| >                                              | >         | >           | 40,000             | >       | >       | 101,000                                 | 510,543                           | 1,978                                                    | 10,676                                                     | 9                                                           |
| >                                              | >         | >           | 61,000             | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >         | 18,200      | >                  | >       | >       | 60,200                                  | 221,115                           | 2,723                                                    | 1,922                                                      | 31                                                          |
| >                                              | >         | 42,000      | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >         | >           | 133,000            | >       | >       | 133,000                                 | 353,608                           | 3,761                                                    | 3,930                                                      | 34                                                          |
| 32,600                                         | >         | >           | >                  | >       | >       | 42,600                                  | 240,635                           | 1,770                                                    | 2,272                                                      | 19                                                          |
| 10,000                                         |           |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 20,000    |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 125,000   |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 131,000   | >           | >                  | >       | >       | 340,700                                 | 836,704                           | 4,072                                                    | 11,917                                                     | 29                                                          |
| >                                              | 57,000    |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 7,700     |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 29,700                                         | >         | >           | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
|                                                |           |             |                    |         |         | 83,700                                  | 200,835                           | 4,168                                                    | 1,686                                                      | 50                                                          |
| 54,000                                         | >         | >           | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >         | 56,100      | >                  | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 27,100    | >           | >                  | >       | >       | 123,200                                 | 541,738                           | 2,274                                                    | 5,506                                                      | 22                                                          |
| >                                              | >         | >           | 40,000             | >       | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >         | >           | >                  | 20,000  | >       | 67,000                                  | 243,452                           | 2,752                                                    | 10,727                                                     | 6                                                           |
| >                                              | >         | >           | >                  | 47,000  | >       |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 120,500   |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | 50,300    | >           | >                  | >       | >       | 175,800                                 | 206,446                           | 8,516                                                    | 3,795                                                      | 46                                                          |
| >                                              | 5,000     |             |                    |         |         |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >         | >           | 63,700             | >       | >       | 63,700                                  | 294,885                           | 2,160                                                    | 3,697                                                      | 17                                                          |
| >                                              | >         | >           | >                  | >       | >       | >                                       | 111,241                           | >                                                        | 3,268                                                      | >                                                           |
| 2,816,800                                      | 1,673,000 | 1,385,300   | 1,085,000          | 198,000 | >       | 7,158,100                               | 23,443,516                        |                                                          | 262,772                                                    |                                                             |

| N° d'ordine | Provincie<br>attraversate dalle ferrovie | Linee<br>a cui appartengono i tratti discorrenti<br>in ciascuna provincia                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Principali centri di popolazione<br>nella provincia per cui passa la ferrovia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 62          | TERAMO (Abruzzo Ulteriore I)             | Bologna-Otranto per Ancona, Foggia,<br>Bari, Lecce e Maglie.<br>Pescara-Aquila . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                   | <i>Riporto</i> . . . . .<br>Giulianova e Silvi . . . . .<br>Torre dei Passeri, Alanno . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 63          | TORINO . . . . .                         | Torino-Susa . . . . .<br>Torino-Cuneo . . . . .<br>Torino-Pinerolo . . . . .<br>Chivasso-Ivrea . . . . .<br>Torino-Genova per Alessandria . . . . .<br>Torino-Milano . . . . .<br>Torino-Ciriè-Lanzo . . . . .<br>Settimo-Rivarolo (a cavalli) . . . . .<br>Bussoleno-Confini francese . . . . .<br>Torino-Rivoli . . . . .<br>Trofarello-Chieri . . . . . | Torino, Collegno, Avigliana, Condove, Sant'Antonio,<br>Bussoleno e Susa . . . . .<br>Trofarello, Villastellone e Carmagnola . . . . .<br>Candiolo, None, Airasca, Piscina e Pinerolo . . . . .<br>Montanaro, Caluso, Strambino ed Ivrea . . . . .<br>Moncalieri, Cambiano e Trofarello . . . . .<br>Settimo, Brandizzo e Chivasso . . . . .<br>Venaria Reale, Caselle, San Maurizio, Ciriè, Nole,<br>Mathi, Balangero e Lanzo . . . . .<br>Settimo, Volpiano e Rivarolo . . . . .<br>Bussoleno, Meana, Chiomonte, Salbertrand, Oulx e<br>Bardonecchia . . . . .<br>Rivoli . . . . .<br>Trofarello, Madonna della Scala e Chieri . . . . . |
| 64          | TRAPANI . . . . .                        | »                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | »                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 65          | TREVISO . . . . .                        | Mestre-Confini illirico (Cormons) . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Treviso e Conegliano . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 66          | UDINE . . . . .                          | Mestre-Confini illirico (Cormons) . . . . .<br>Udine-Pontebba . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Sacile, Pordenone, Casarsa, Codroipo, Udine, Buttrio<br>e San Giovanni di Manzano . . . . .<br>Ribis Rizzolo, Tricesimo, Tarcento, Magnano, Arte-<br>gna, Gemona, Ospedaletto, Venzona, Moggio e<br>Resiutta . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 67          | VENEZIA . . . . .                        | Venezia-Milano . . . . .<br>Mestre-Confini illirico (Cormons) . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Mirano, Mestre e Venezia . . . . .<br>Mestre . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 68          | VERONA . . . . .                         | Venezia-Milano . . . . .<br>Verona-Confini tirolese (Peri) . . . . .<br>Verona-Mantova . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                           | Peschiera, Verona e San Bonifacio . . . . .<br>San Pietro Incariano e Caprino . . . . .<br>Villafranca e Mozzecane . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 69          | VICENZA . . . . .                        | Venezia-Milano . . . . .<br>Vicenza-Thiene-Schio . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Montebello, Vicenza e Lonigo . . . . .<br>Due Ville, Thiene e Schio . . . . .<br><br>Totali generali . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

| Lunghezza delle linee esercitate dalle società |                    |                    |                    |                  |            | Totale<br>lunghezza<br>per<br>provincia | Popolazione<br>della<br>provincia | Rapporto<br>in ragione<br>di<br>ogni 10 mila<br>abitanti | Superficie<br>territoriale<br>in<br>chilometri<br>quadrati | Rapporto<br>in ragione<br>di ogni<br>chilometro<br>quadrato |
|------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|------------------|------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Alta Italia                                    | Romane             | Meridionali        | Calabro-<br>Sicule | Sarde            | Diverse    |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| Metri<br>2,816,800                             | Metri<br>1,673,000 | Metri<br>1,385,300 | Metri<br>1,085,000 | Metri<br>198,000 | Metri<br>> | Metri<br>7,158,100                      | 23,443,516                        | Metri                                                    | 262,772                                                    | Metri                                                       |
| >                                              | >                  | 54,200             | >                  | >                | >          | 68,700                                  | 246,004                           | 2,792                                                    | 3,325                                                      | 21                                                          |
| >                                              | >                  | 14,500             | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 54,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 32,500                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 38,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 33,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 27,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 37,200                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          | 345,700                                 | 972,986                           | 3,553                                                    | 10,535                                                     | 33                                                          |
| >                                              | >                  | >                  | >                  | >                | 32,000     |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                  | >                  | >                  | >                | 23,000     |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 48,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                  | >                  | >                  | >                | 12,000     |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 9,000                                          | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| >                                              | >                  | >                  | >                  | >                | >          | >                                       | 236,388                           | >                                                        | 3,145                                                      | >                                                           |
| 46,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          | 46,000                                  | 352,538                           | 1,305                                                    | 2,437                                                      | 19                                                          |
| 92,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          | 132,000                                 | 481,586                           | 2,741                                                    | 6,515                                                      | 20                                                          |
| 40,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 24,800                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          | 31,800                                  | 337,538                           | 942                                                      | 2,198                                                      | 15                                                          |
| 7,000                                          | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 64,300                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          | 121,200                                 | 367,437                           | 3,299                                                    | 2,747                                                      | 44                                                          |
| 39,000                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 17,900                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 34,500                                         | >                  | >                  | >                  | >                | >          | 66,500                                  | 363,161                           | 1,831                                                    | 2,632                                                      | 25                                                          |
| >                                              | >                  | >                  | >                  | >                | 32,000     |                                         |                                   |                                                          |                                                            |                                                             |
| 3,461,000                                      | 1,673,000          | 1,454,000          | 1,085,000          | 198,000          | 99,000     | 7,970,000                               | 26,801,154                        | 2,974                                                    | 296,306                                                    | 27                                                          |

B — Quadro cronologico delle linee e dei tronchi di ferrovia secondo l'ordine della loro apertura dal 1° gennaio al 31 dicembre 1876.

| ANNO                                                                                             | GIORNO E MESE dell'apertura | DESIGNAZIONE DELLE LINEE O DEI TRONCHI                                                                          | LUNGHEZZA DELLE LINEE O DEI TRONCHI                     |                                  |                    |                                 |                    |                         |                                |                   |                     |   | Annotazioni |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------|---------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------|---------------------|---|-------------|
|                                                                                                  |                             |                                                                                                                 | ad un binario<br>con<br>piattforma<br>per due<br>binari | ad un binario<br>a<br>due binari | TOTALE<br>per anno | Ferrovie<br>dell'Alta<br>Italia | Ferrovie<br>Romane | Ferrovie<br>Meridionali | Ferrovie<br>Calabro-<br>Sicile | Ferrovie<br>Sarde | Ferrovie<br>diverse |   |             |
| dal 1859<br>a tutto il<br>1875                                                                   |                             | Ferrovie aperte all'esercizio a tutto il 1875, giusta il quadro annesso alla relazione per detto anno . . . . . | 4,267                                                   | 712                              | 7,710              | 8,381                           | 1,673              | 1,454                   | 948                            | 198               | 56                  |   |             |
| 1876                                                                                             | 1° febbraio                 | Leonforte-Villarosa . . . . .                                                                                   | 23                                                      | >                                | >                  | >                               | >                  | >                       | 23                             | >                 | >                   | > | >           |
| >                                                                                                | 1° marzo                    | Villarosa-Santa Caterina . . . . .                                                                              | 14                                                      | >                                | >                  | >                               | >                  | >                       | 14                             | >                 | >                   | > | >           |
| >                                                                                                | 10 aprile                   | Ferrandina-Grassano . . . . .                                                                                   | 23                                                      | >                                | >                  | >                               | >                  | >                       | 23                             | >                 | >                   | > | >           |
| >                                                                                                | 20 luglio                   | Cirè-Lanzo . . . . .                                                                                            | 11                                                      | >                                | >                  | >                               | >                  | >                       | >                              | >                 | 11                  | > | >           |
| >                                                                                                | 31 agosto                   | Palazzolo-Paratico . . . . .                                                                                    | 10                                                      | >                                | >                  | 10                              | >                  | >                       | >                              | >                 | >                   | > | >           |
| >                                                                                                | 6 settembre                 | Vicenza-Thiene-Schio . . . . .                                                                                  | (*) 32                                                  | >                                | >                  | >                               | >                  | >                       | >                              | >                 | >                   | > | 32          |
| >                                                                                                | 24 settembre                | Caltanissetta-Campobello . . . . .                                                                              | 46                                                      | >                                | >                  | >                               | >                  | >                       | 46                             | >                 | >                   | > | >           |
| >                                                                                                | 28 settembre                | Como-Chiasso . . . . .                                                                                          | >                                                       | 5                                | >                  | 5                               | >                  | >                       | >                              | >                 | >                   | > | >           |
| >                                                                                                | 23 ottobre                  | Rovigo-Adria . . . . .                                                                                          | 25                                                      | >                                | >                  | 25                              | >                  | >                       | >                              | >                 | >                   | > | >           |
| >                                                                                                | Id.                         | Rovigo-Badia . . . . .                                                                                          | 29                                                      | >                                | >                  | 29                              | >                  | >                       | >                              | >                 | >                   | > | >           |
| >                                                                                                | 16 novembre                 | Buffalora-Spezzano Albanese . . . . .                                                                           | 16                                                      | >                                | >                  | >                               | >                  | >                       | >                              | >                 | 16                  | > | >           |
| >                                                                                                | 16 dicembre                 | Spina - Campofranco - Passofonduto . . . . .                                                                    | 15                                                      | >                                | >                  | >                               | >                  | >                       | >                              | >                 | 15                  | > | >           |
| >                                                                                                | 18 dicembre                 | Gemona-Carnia . . . . .                                                                                         | 11                                                      | >                                | >                  | 11                              | >                  | >                       | >                              | >                 | >                   | > | >           |
|                                                                                                  |                             | Totale nell'anno 1876 . . . . .                                                                                 | 255                                                     | 5                                | 260                | >                               | >                  | >                       | >                              | >                 | >                   | > | >           |
| A dedurre la lunghezza della ferrovia a cavalli da Settimo a Rivarolo . . . . .                  |                             |                                                                                                                 |                                                         |                                  | 23                 | >                               | >                  | >                       | >                              | >                 | >                   | > | >           |
| Totale lunghezza complessiva . . . . .                                                           |                             |                                                                                                                 |                                                         |                                  | 7,970              | 8,461                           | 1,673              | 1,454                   | 1,085                          | 198               | 99                  |   |             |
| A dedurre la lunghezza di . . . . .                                                              |                             |                                                                                                                 |                                                         |                                  | 7,947              | 8,461                           | 1,673              | 1,454                   | 1,085                          | 198               | 76                  |   |             |
| A dedurre i tratti di percorrenze comuni a due linee diverse, la cui lunghezza rileva a          |                             |                                                                                                                 |                                                         |                                  | 143                | 82                              | 35                 | 11                      | 13                             | >                 | 2                   |   |             |
| Si riduce la lunghezza totale delle ferrovie costrutte ed aperte all'esercizio a tutto il 1876 a |                             |                                                                                                                 |                                                         |                                  | 7,804              | 8,379                           | 1,638              | 1,443                   | 1,072                          | 198               | 74                  |   |             |

(\*) Ha comuni due chilometri con la linea Milano-Venezia.

**RELAZIONE STATISTICA**  
**SULLE COSTRUZIONI E SULL'ESERCIZIO**  
**DELLE STRADE FERRATE ITALIANE**

**per l'anno 1876.**

---

**PARTE TERZA**

---

**Esercizio delle ferrovie italiane.**

---





# RELAZIONE STATISTICA

## SULLE COSTRUZIONI E SULL'ESERCIZIO

### DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

per l'anno 1876.

## PARTE TERZA

### ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

#### I.

#### SVILUPPO, COSTO E DOTAZIONE DI MATERIALE MOBILE DELLE FERROVIE ITALIANE IN ESERCIZIO.

Durante l'anno 1876 vennero aperti successivamente al pubblico esercizio i seguenti tronchi di ferrovie: Tronchi di ferrovia aperti all'esercizio durante l'anno 1876.

| INDICAZIONE<br>delle reti<br>di cui fanno parte | INDICAZIONE<br>delle linee<br>o dei tronchi di linee | DATA<br>dell'apertura<br>all'esercizio | Lunghezza<br>chilometri |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------|
| Rete dell'Alta Italia . . .                     | Palazzolo-Paratico . . . . .                         | 31 agosto                              | 10                      |
|                                                 | Como-Chiasso . . . . .                               | 28 settembre                           | 5                       |
|                                                 | Rovigo-Adria . . . . .                               | 23 ottobre                             | 25                      |
|                                                 | Rovigo-Badia . . . . .                               | Id.                                    | 29                      |
|                                                 | Gemona-Carnia . . . . .                              | 18 dicembre                            | 11                      |
| Rete Sicula . . . . .                           | Leonforte-Villarosa . . . . .                        | 1° febbraio                            | 23                      |
|                                                 | Villarosa Santa Caterina . . . . .                   | 1° marzo                               | 14                      |
|                                                 | Caltanissetta-Campobello . . . . .                   | 24 settembre                           | 46                      |
| Rete Calabrese . . . . .                        | Spina-Campofranco-Passofonduto . . . . .             | 16 dicembre                            | 15                      |
|                                                 | Ferrandina-Grassano . . . . .                        | 10 aprile                              | 23                      |
| Torino-Lanzo . . . . .                          | Buffaloria-Spezzano Albanese . . . . .               | 16 novembre                            | 16                      |
| Torino-Lanzo . . . . .                          | Ciriè-Lanzo . . . . .                                | 20 luglio                              | 11                      |
| Vicenza-Tiene-Schio . . .                       | Vicenza-Thiene-Schio . . . . .                       | 6 settembre                            | 32 (*)                  |
| Totale . . .                                    |                                                      |                                        | 260                     |

(\*) Chilometri 2, comuni colla linea Milano-Venezia.

Lunghezza della rete ferroviaria in esercizio al 1° gennaio 1877.

Pertanto l'estensione della rete ferroviaria in esercizio al 1° gennaio 1877 risulta come appresso :

Lunghezza della rete al 31 dicembre 1875 Chilom. 7,687 (a)  
Tronchi aperti durante l'anno 1876 . . . . . " 260

Totale al 1° gennaio 1877 . . . Chilom. 7,947 (b)

Rapporto della lunghezza delle linee in esercizio colla popolazione e colla estensione territoriale del Regno.

Il rapporto poi della popolazione e della superficie territoriale dello Stato, col numero dei chilometri di ferrovie in esercizio al 1° gennaio 1877, risulta dal seguente prospetto :

| ANNO              | Lunghezza dei chilometri in esercizio | Popolazione dello Stato (Censimento 1871) | Estensione territoriale dello Stato in miriametri quadrati | Chilometri di ferrovia in esercizio |                              |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
|                   |                                       |                                           |                                                            | Per ogni 10,000 abitanti            | Per ogni miriametro quadrato |
| 1876 . . . . .    | 7947                                  | 26,801,154                                | 2963                                                       | 2,928                               | 2,682                        |
| 1875 . . . . .    | 7687                                  | 26,801,154                                | 2963                                                       | 2,868                               | 2,595                        |
| Aumenti . . . . . | 260                                   | »                                         | »                                                          | 0,060                               | 0,087                        |

Quadri delle ferrovie e del materiale mobile al 1° gennaio 1877.

Ed infine :

Col PROSPETTO A (che comprende ben anche la lunghezza delle linee in costruzione ed in progetto alla stessa epoca del 1° gennaio 1877) è indicata la ripartizione di tutta la rete ferroviaria italiana fra le rispettive Società concessionarie ed esercenti.

Col PROSPETTO B è indicata la dotazione di materiale mobile in esercizio o in costruzione al 1° gennaio 1877 distinta-mente per le diverse Società e per serie di veicoli.

E col PROSPETTO C è indicato l'importo dei lavori di costruzione e del materiale di dotazione.

Ordine della relazione.

Premessa la situazione ed il costo al 1° gennaio 1877 tanto delle ferrovie italiane in esercizio, quanto del materiale mo-

(a) Nella precedente relazione sul servizio ferroviario per gli anni 1873, 1874 e 1875, la lunghezza assoluta delle ferrovie al 31 dicembre 1875 è invece riportata per chilometri 7,686, perchè le lunghezze dei tronchi Camerlata-Como ed Eboli-Potenza, prima calcolate rispettivamente di chilometri 3 e di chilometri 41 si sono rettificata in chilometri 5 ed in chilometri 40.

(b) In questo totale di chilometri 7,947 è compreso il tronco di ferrovia Torino-Rivoli a scartamento ridotto che misura chilometri 12, ed i tronchi comuni che misurano chilometri 143; mentre non vi è compresa la ferrovia Settimo-Rivarolo, a cavalli, di chilometri 23.

bile ad esse appartenente, ed il rapporto fra la lunghezza delle ferrovie in esercizio e la popolazione ed estensione territoriale della Stato, si esporranno per ciascuna rete ferroviaria i risultati dell'esercizio dell'anno 1876 raccolti in 16 diversi prospetti. E per gli opportuni confronti si esporranno nei prospetti stessi gli analoghi risultati dell'esercizio 1875, con le rispettive differenze in più o in meno che i risultati del 1876 presentano paragonati a quelli del 1875.

E da ultimo si esporranno gli analoghi dati e confronti riferiti all'esercizio complessivo di tutta la rete delle ferrovie del Regno.

**A. — Prospetto delle ferrovie italiane in esercizio, in**

| ALTA ITALIA |                                                   |              |                |             | ROMANE          |             |                                                   |              |                |             |                 |
|-------------|---------------------------------------------------|--------------|----------------|-------------|-----------------|-------------|---------------------------------------------------|--------------|----------------|-------------|-----------------|
| N° d'ordine | DESIGNAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI DIVERSI TRONCHI | LUNGHEZZA    |                |             | Totale<br>Chil. | N° d'ordine | DESIGNAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI DIVERSI TRONCHI | LUNGHEZZA    |                |             | Totale<br>Chil. |
|             |                                                   | in esercizio | in costruzione | in progetto |                 |             |                                                   | in esercizio | in costruzione | in progetto |                 |
|             |                                                   | Chil.        | Chil.          | Chil.       |                 |             |                                                   | Chil.        | Chil.          | Chil.       |                 |
| 1           | Bussoleno-Confine Francese . . . . .              | (1) 48       |                |             | 48              | 1           | Firenze-Livorno . . . . .                         | 98           |                |             | 98              |
| 2           | Torino-Susa . . . . .                             | 54           |                |             | 54              | 2           | Pisa-Collesalveti . . . . .                       | 15           |                |             | 15              |
| 3           | Torino-Pinerolo . . . . .                         | (2) 38       |                |             | 38              | 3           | Livorno-Civitavecchia . . . . .                   | 254          |                |             | 254             |
| 4           | Torino-Cuneo . . . . .                            | (3) 87       |                |             | 87              | 4           | Civitavecchia-Roma . . . . .                      | 81           |                |             | 81              |
| 5           | Savigliano-Saluzzo . . . . .                      | 16           |                |             | 16              | 5           | Firenze-Foligno . . . . .                         | 205          |                |             | 205             |
| 6           | Trofarello-Chieri . . . . .                       | 9            |                |             | 9               | 6           | Empoli-Orvieto . . . . .                          | 194          |                |             | 194             |
| 7           | Torino-Genova . . . . .                           | 171          |                |             | 171             | 7           | Orvieto-Orte . . . . .                            | 43           |                |             | 43              |
| 8           | Sampierdarena-Passanuovo o S. Benigno . . . . .   | 3            |                |             | 3               | 8           | Tuoro (Terontola)-Chiusi . . . . .                | 29           |                |             | 29              |
| 9           | Savona-Bra . . . . .                              | 98           |                |             | 98              | 9           | Ancona-Corese . . . . .                           | (1) 258      |                |             | 258             |
| 10          | Cairo-Acqui . . . . .                             | 50           |                |             | 50              | 10          | Corese-Roma . . . . .                             | 37           |                |             | 37              |
| 11          | Mondovì-Bastia (Carrù) . . . . .                  | (4) 14       |                |             | 14              | 11          | Cecina-Saline . . . . .                           | 30           |                |             | 30              |
| 12          | Alessandria-Acqui . . . . .                       | (5) 34       |                |             | 34              | 12          | Asciano-Grosseto (a) . . . . .                    | (2) 97       |                |             | 97              |
| 13          | Alessandria-Cavallermaggiore . . . . .            | (6) 98       |                |             | 98              | 13          | Cancello-Laura . . . . .                          | 50           |                |             | 50              |
| 14          | Alessandria-Piacenza . . . . .                    | (7) 97       |                |             | 97              | 14          | Laura-Avellino . . . . .                          |              | 24             |             | 24              |
| 15          | Novi-Tortona . . . . .                            | 19           |                |             | 19              | 15          | Napoli-Ceprano . . . . .                          | 137          |                |             | 137             |
| 16          | Torino-Ticino . . . . .                           | 116          |                |             | 116             | 16          | Ceprano-Roma . . . . .                            | 125          |                |             | 125             |
| 17          | Chivasso-Ivrea . . . . .                          | 33           |                |             | 33              | 17          | Roma-Frascati . . . . .                           | (3) 20       |                |             | 20              |
| 18          | Santhià-Biella . . . . .                          | 30           |                |             | 30              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 19          | Novara-Gozzano-Alzo . . . . .                     | 36           |                | 6           | 42              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 20          | Castagnole-Mortara . . . . .                      | (8) 94       |                |             | 94              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 21          | Alessandria-Arona . . . . .                       | (9) 102      |                |             | 102             |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 22          | Valenza-Vercelli . . . . .                        | 42           |                |             | 42              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 23          | Torreberretti-Pavia . . . . .                     | 41           |                |             | 41              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 24          | Mortara-Vigevano . . . . .                        | 13           |                |             | 13              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 25          | Voghera-Pavia-Cremona-Brescia . . . . .           | (10) 149     |                |             | 149             |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 26          | Ticino-Milano . . . . .                           | 34           |                |             | 34              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 27          | Milano-Peschiera . . . . .                        | 137          |                |             | 137             |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 28          | Rho-Arona . . . . .                               | 53           |                |             | 53              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 29          | Gallarate-Varese . . . . .                        | 19           |                |             | 19              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 30          | Milano-Camerlata . . . . .                        | 45           |                |             | 45              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 31          | Camerlata-Como-Confine Svizzero . . . . .         | 10           |                |             | 10              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 32          | Monza-Calolzio . . . . .                          | 31           |                |             | 31              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 33          | Bergamo-Lecco . . . . .                           | 33           |                |             | 33              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 34          | Palazzolo-Paratico . . . . .                      | 10           |                |             | 10              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 35          | Treviglio-Rovato . . . . .                        |              | 34             |             | 34              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 36          | Vigevano-Milano . . . . .                         | 39           |                |             | 39              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 37          | Milano-Pavia . . . . .                            | (11) 36      |                |             | 36              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 38          | Milano-Piacenza . . . . .                         | (12) 69      |                |             | 69              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 39          | Treviglio-Cremona . . . . .                       | 66           |                |             | 66              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 40          | Cremona-Mantova . . . . .                         | (13) 63      |                |             | 63              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 41          | Modena-Mantova . . . . .                          | 65           |                |             | 65              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 42          | Piacenza-Bologna . . . . .                        | 147          |                |             | 147             |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 43          | Bologna-Pontelagoscuro . . . . .                  | 52           |                |             | 52              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 44          | Bologna-Pistoia . . . . .                         | (14) 98      |                |             | 98              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 45          | Peschiera-Venezia . . . . .                       | 148          |                |             | 148             |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 46          | Mestre-Confine Illirico . . . . .                 | 145          |                |             | 145             |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 47          | Verona-Peri . . . . .                             | 39           |                |             | 39              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 48          | Udine-Pontebba . . . . .                          | 40           | 20             |             | 69              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 49          | Verona-Mantova . . . . .                          | 33           |                |             | 33              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 50          | Pontelagoscuro-Padova . . . . .                   | 72           |                |             | 72              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 51          | Rovigo-Badia . . . . .                            | 29           |                |             | 29              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 52          | Rovigo-Adria . . . . .                            | 25           |                |             | 25              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 53          | Genova-Confine Francese . . . . .                 | (15) 159     |                |             | 159             |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 54          | Traversata di Genova . . . . .                    | 3            |                |             | 3               |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 55          | Genova-Sestri-Spezia . . . . .                    | 89           |                |             | 89              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 56          | Pisa-Spezia . . . . .                             | 76           |                |             | 76              |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 57          | Avenza-Carrara . . . . .                          | 5            |                |             | 5               |             |                                                   |              |                |             |                 |
| 58          | Firenze-Lucca-Pisa . . . . .                      | 99           |                |             | 99              |             |                                                   |              |                |             |                 |
|             | <b>Totali . . . . .</b>                           | <b>3461</b>  | <b>63</b>      | <b>6</b>    | <b>3530</b>     |             |                                                   |              |                |             |                 |

| SARDE       |                                                   |              |                |             |                 |
|-------------|---------------------------------------------------|--------------|----------------|-------------|-----------------|
| N° d'ordine | DESIGNAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI DIVERSI TRONCHI | LUNGHEZZA    |                |             | Totale<br>Chil. |
|             |                                                   | in esercizio | in costruzione | in progetto |                 |
|             |                                                   | Chil.        | Chil.          | Chil.       |                 |
| 1           | Cagliari-Oristano . . . . .                       | 94           |                |             | 94              |
| 2           | Decimomannu-Iglesias . . . . .                    | 37           |                |             | 37              |
| 3           | Oristano-Ozieri . . . . .                         |              |                | 121         | 121             |
| 4           | Ozieri-Sassari . . . . .                          | 47           |                |             | 47              |
| 5           | Sassari-Portotorres . . . . .                     | 20           |                |             | 20              |
| 6           | Ozieri-Terranova . . . . .                        |              |                | 69          | 69              |
|             | <b>Totali . . . . .</b>                           | <b>198</b>   | <b>"</b>       | <b>190</b>  | <b>388</b>      |

| ALTA ITALIA |                                                          |
|-------------|----------------------------------------------------------|
| N°          | Linee Liguri-Toscane                                     |
| (1)         | Ha comuni chilometri 1 colla linea TORINO-SUSA.          |
| (2)         | Id. 8 id. TORINO-ALESSANDRIA.                            |
| (3)         | Id. 13 id. TORINO-ALESSANDRIA.                           |
| (4)         | Id. 5 id. SAVONA-TORINO.                                 |
| (5)         | Id. 1 id. TORINO-GENOVA.                                 |
| (6)         | Id. 8 id. ALESSANDRIA-ACQUI.                             |
| (7)         | Id. 4 id. ALESSANDRIA-GENOVA.                            |
| (8)         | Id. 0 con diverse linee del PIEMONTE.                    |
| (9)         | Id. 1 colla linea ALESSANDRIA-GENOVA.                    |
| (10)        | Id. 20 con diverse linee del PIEMONTE e della LOMBARDIA. |
| (11)        | Id. 4 colla linea MILANO-PIACENZA.                       |
| (12)        | Id. 2 id. MILANO-VERONA.                                 |
| (13)        | Id. 2 id. MODENA-MANTOVA.                                |
| (14)        | Id. 3 id. PIACENZA-BOLOGNA.                              |
| (15)        | Id. 4 id. TORINO-GENOVA.                                 |

Totale 82

## costruzione, approvate o concesse al 1° gennaio 1877.

## MERIDIONALI

| N° d'ordine  | DESIGNAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI DIVERSI TRONCHI | LUNGHEZZA    |                |             | Totale |
|--------------|---------------------------------------------------|--------------|----------------|-------------|--------|
|              |                                                   | in esercizio | in costruzione | in progetto |        |
|              |                                                   | Chil.        | Chil.          | Chil.       |        |
| 1            | Castelbolognese-Ravenna . . . . .                 | 42           | "              | "           | 42     |
| 2            | Bologna-Ancona . . . . .                          | 204          | "              | "           | 204    |
| 3            | Ancona-Brindisi . . . . .                         | 566          | "              | "           | 566    |
| 4            | Brindisi al Porto . . . . .                       | 2            | "              | "           | 2      |
| 5            | Brindisi-Maglie . . . . .                         | 67           | "              | "           | 67     |
| 6            | Maglie-Otranto . . . . .                          | 18           | "              | "           | 18     |
| 7            | Bari-Taranto . . . . .                            | 115          | "              | "           | 115    |
| 8            | Napoli-Salerno-Eboli . . . . .                    | 79           | "              | "           | 79     |
| 9            | Torre Annunziata-Castellammare . . . . .          | 7            | "              | "           | 7      |
| 10           | Foggia-Napoli . . . . .                           | 198          | "              | "           | 198    |
| 11           | Termoli-Campobasso-Teles . . . . .                | "            | "              | 125         | 125    |
| 12           | Pescara-Aquila-Rieti . . . . .                    | (1) 127      | "              | 68          | 195    |
| 13           | Foggia-Candela . . . . .                          | (2) 39       | "              | "           | 39     |
| Totali . . . |                                                   | 1454         | "              | 193         | 1647   |

(1) Ha comuni chilometri 2 colla linea ANCONA-FOGGIA.  
(2) Id. 9 id. FOGGIA-NAPOLI.

Totale 11

NB. La linea VOGHERA-PAVIA-CREMONA-BRESCIA esercitata dalla Società dell'Alta Italia fa parte della concessione delle Meridionali.

## CALABRO-SICULE

| N° d'ordine  | DESIGNAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI DIVERSI TRONCHI | LUNGHEZZA                     |                |             | Totale |     |
|--------------|---------------------------------------------------|-------------------------------|----------------|-------------|--------|-----|
|              |                                                   | in esercizio                  | in costruzione | in progetto |        |     |
|              |                                                   | Chil.                         | Chil.          | Chil.       |        |     |
| 1            | Rete Calabrese                                    | Eboli-Potenza . . . . .       | 40             | 45          | "      | 85  |
| 2            |                                                   | Potenza-Torremare . . . . .   | 61             | 46          | "      | 107 |
| 3            |                                                   | Taranto-Cariati . . . . .     | (1) 181        | "           | "      | 181 |
| 4            |                                                   | Cariati-Monasterace . . . . . | 159            | "           | "      | 159 |
| 5            |                                                   | Monasterace-Reggio . . . . .  | 132            | "           | "      | 132 |
| 6            |                                                   | Cassano-Cosenza . . . . .     | 16             | 53          | "      | 69  |
| 7            | Rete Sicula                                       | Messina-Catania . . . . .     | 95             | "           | "      | 95  |
| 8            |                                                   | Catania-Siracusa . . . . .    | 87             | "           | "      | 87  |
| 9            |                                                   | Catania-Leonforte . . . . .   | (2) 79         | "           | "      | 79  |
| 10           |                                                   | Leonforte-Licata . . . . .    | 84             | 34          | "      | 118 |
| 11           |                                                   | Palermo al Porto . . . . .    | (3) 7          | "           | "      | 7   |
| 12           |                                                   | Palermo-Lercara . . . . .     | 77             | "           | "      | 77  |
| 13           |                                                   | Lercara-Girgenti . . . . .    | 67             | "           | "      | 67  |
| 14           | Campofranco-Serradifalco . . . . .                | "                             | 30             | "           | 30     |     |
| Totali . . . |                                                   | 1085                          | 208            | "           | 1293   |     |

(1) Ha comuni chilometri 4 colla linea TARANTO-BARI.  
(2) Id. 8 id. CATANIA-SIRACUSA.  
(3) Id. 1 id. PALERMO-CAMMARATA.

Totale 13

NB. Le linee componenti la RETE CALABRO-SICULA sono di proprietà dello Stato, l'esercizio è fatto dalla Società delle Meridionali.

## LINEE CONCESSE A SOCIETÀ DIVERSE

| N° d'ordine  | DESIGNAZIONE DELLE LINEE<br>E DEI DIVERSI TRONCHI     | LUNGHEZZA    |                |             | Totale |
|--------------|-------------------------------------------------------|--------------|----------------|-------------|--------|
|              |                                                       | in esercizio | in costruzione | in progetto |        |
|              |                                                       | Chil.        | Chil.          | Chil.       |        |
| 1            | Torino-Ciriè-Lanzo . . . . .                          | 32           | "              | "           | 32     |
| 2            | Settimo-Rivarolo (a cavalli) . . . . .                | 23           | "              | "           | 23     |
| 3            | Torino-Rivoli . . . . .                               | 12           | "              | "           | 12     |
| 4            | Dalle Cave alla stazione di Carrara . . . . .         | "            | "              | 10          | 10     |
| 5            | Dalla stazione di Avenza al Mare . . . . .            | "            | "              | 2           | 2      |
| 6            | Firaze-Prato                                          | "            | "              | 4           | 30     |
|              | Peretola-Peretola                                     | "            | "              | 12          |        |
|              | Poggio Casiano                                        | "            | "              | 14          |        |
| 7            | Legnago-Rovigo-Adria (tronco Legnago-Badla) . . . . . | "            | 17             | "           | 17     |
| 8            | Vicenza-Thiene-Schio . . . . .                        | (1) 32       | "              | "           | 32     |
| 9            | Verona-Legnago . . . . .                              | "            | 51             | "           | 51     |
| 10           | Tremezzina-Orleza . . . . .                           | "            | "              | 13          | 13     |
| 11           | Luino-Fornasette . . . . .                            | "            | "              | 4           | 4      |
| 12           | Palermo-Marsala-Trapani . . . . .                     | "            | "              | 193         | 193    |
| 13           | Vicenza-Treviso . . . . .                             | "            | 58             | "           | 58     |
| 14           | Padova-Bassano . . . . .                              | "            | 47             | "           | 47     |
| 15           | Ponte Galera-Fiumicino . . . . .                      | "            | 11             | "           | 11     |
| 16           | Ciampino-Nemi . . . . .                               | "            | 24             | "           | 24     |
| 17           | Milano-Saronno . . . . .                              | "            | "              | 22          | 22     |
| 18           | Parma-Brescia-Iseo . . . . .                          | "            | "              | 105         | 105    |
| Totali . . . |                                                       | 99           | 208            | 379         | 686    |

(1) Ha comuni 2 chilometri colla linea MILANO-VENEZIA.

## RIASSUNTO GENERALE

|                                                                                 |                |             | LUNGHEZZA |       |       | Totale |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|-----------|-------|-------|--------|
| in esercizio                                                                    | in costruzione | in progetto | Chil.     | Chil. | Chil. |        |
| Linee comprese nella rete dell'ALTA ITALIA . . . . .                            |                |             | 3461      | 63    | 6     | 3580   |
| Id. id. delle ROMANE . . . . .                                                  |                |             | 1673      | 24    | "     | 1697   |
| Id. id. delle MERIDIONALI . . . . .                                             |                |             | 1454      | "     | 193   | 1647   |
| Id. id. delle CALABRO-SICULE . . . . .                                          |                |             | 1085      | 208   | "     | 1293   |
| Id. id. delle SARDE . . . . .                                                   |                |             | 198       | "     | 190   | 388    |
| Linee diverse . . . . .                                                         |                |             | 99        | 208   | 379   | 686    |
| Totale complessivo . . . . .                                                    |                |             | 7970      | 603   | 768   | 9241   |
| A dedurre:                                                                      |                |             |           |       |       |        |
| a) Il tronco Settimo-Rivarolo esercitato a cavalli . . . . .                    |                |             | 23        | "     | "     | 23     |
|                                                                                 |                |             | 7947      | 603   | 768   | 9218   |
| b) I tratti comuni . . . . .                                                    |                |             | 143       | "     | "     | 143    |
| Lunghezza assoluta della rete ferroviaria italiana al 1° gennaio 1877 . . . . . |                |             | 7804      | 603   | 768   | 9075   |

**B. — Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione**

| SPECIFICAZIONE<br>del<br>materiale mobile | Alta Italia<br>Chil. 3461 |                   |               |                                                    |                   |              | Romane<br>Chil. 1678 |                   |              |                                                    |                   |              |
|-------------------------------------------|---------------------------|-------------------|---------------|----------------------------------------------------|-------------------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|----------------------------------------------------|-------------------|--------------|
|                                           | Materiale mobile          |                   |               | Proporzione<br>per ogni chilometro<br>in esercizio |                   |              | Materiale mobile     |                   |              | Proporzione<br>per ogni chilometro<br>in esercizio |                   |              |
|                                           | In esercizio              | In<br>costruzione | Totale        | In esercizio                                       | In<br>costruzione | Totale       | In esercizio         | In<br>costruzione | Totale       | In esercizio                                       | In<br>costruzione | Totale       |
| <b>I. — Macchine locomotive.</b>          |                           |                   |               |                                                    |                   |              |                      |                   |              |                                                    |                   |              |
| a ruote libere . . . . .                  | 72                        | "                 | 72            | 0 021                                              | "                 | 0 021        | 20                   | "                 | 20           | 0 012                                              | "                 | 0 012        |
| a 4 ruote accoppiate . . .                | 326                       | "                 | 326           | 0 094                                              | "                 | 0 094        | 132                  | 14                | 146          | 0 079                                              | 0 008             | 0 087        |
| a 6 id. . . . .                           | 249                       | "                 | 249           | 0 072                                              | "                 | 0 072        | 79                   | 6                 | 85           | 0 047                                              | 0 004             | 0 051        |
| a 8 id. . . . .                           | 80                        | "                 | 80            | 0 023                                              | "                 | 0 023        | "                    | "                 | "            | "                                                  | "                 | "            |
| <b>Totale . . .</b>                       | <b>727</b>                | <b>"</b>          | <b>727</b>    | <b>0 210</b>                                       | <b>"</b>          | <b>0 210</b> | <b>231</b>           | <b>20</b>         | <b>251</b>   | <b>0 138</b>                                       | <b>0 012</b>      | <b>0 150</b> |
| <b>II. — Carrozze da viaggiatori.</b>     |                           |                   |               |                                                    |                   |              |                      |                   |              |                                                    |                   |              |
| di lusso e di 1ª classe . . .             | 311                       | 1                 | 312           | 0 089                                              | 0 001             | 0 090        | 142                  | 10                | 152          | 0 085                                              | 0 006             | 0 091        |
| miste di 1ª e 2ª classe . . .             | 228                       | "                 | 228           | 0 066                                              | "                 | 0 066        | 39                   | "                 | 39           | 0 023                                              | "                 | 0 023        |
| di 2ª classe . . . . .                    | 511                       | "                 | 511           | 0 148                                              | "                 | 0 148        | 191                  | "                 | 191          | 0 114                                              | "                 | 0 114        |
| miste di 2ª e 3ª classe . . .             | 11                        | "                 | 11            | 0 003                                              | "                 | 0 003        | "                    | "                 | "            | "                                                  | "                 | "            |
| di 3ª classe . . . . .                    | 1,114                     | "                 | 1,114         | 0 322                                              | "                 | 0 322        | 462                  | "                 | 462          | 0 276                                              | "                 | 0 276        |
| di 4ª classe . . . . .                    | "                         | "                 | "             | "                                                  | "                 | "            | "                    | "                 | "            | "                                                  | "                 | "            |
| <b>Totale . . .</b>                       | <b>2,175</b>              | <b>1</b>          | <b>2,176</b>  | <b>0 628</b>                                       | <b>0 001</b>      | <b>0 629</b> | <b>834</b>           | <b>10</b>         | <b>844</b>   | <b>0 498</b>                                       | <b>0 006</b>      | <b>0 504</b> |
| <b>III. — Carri da merci.</b>             |                           |                   |               |                                                    |                   |              |                      |                   |              |                                                    |                   |              |
| coperti . . . . .                         | 8,289                     | "                 | 8,289         | 2 395                                              | "                 | 2 395        | 1,867                | 100               | 1,967        | 1 116                                              | 0 059             | 1 175        |
| scoperti . . . . .                        | 6,198                     | "                 | 6,198         | 1 791                                              | "                 | 1 791        | 1,516                | 25                | 1,541        | 0 906                                              | 0 015             | 0 921        |
| diversi . . . . .                         | 188                       | "                 | 188           | 0 054                                              | "                 | 0 054        | 36                   | "                 | 36           | 0 022                                              | "                 | 0 022        |
| <b>Totale . . .</b>                       | <b>14,675</b>             | <b>"</b>          | <b>14,675</b> | <b>4 240</b>                                       | <b>"</b>          | <b>4 240</b> | <b>3,419</b>         | <b>125</b>        | <b>3,544</b> | <b>2 044</b>                                       | <b>0 074</b>      | <b>2 118</b> |

| SPECIFICAZIONE<br>del<br>materiale mobile | Sardegna<br>(Sezione di Cagliari e di Sassari)<br>Chil. 193 |                   |            |                                                    |                   |              | Torino-Ciriè-Lanzo<br>Chil. 32 |                   |           |                                                    |                   |              | Vicenza-Schio<br>Chil. 32 |                   |           |                                                    |                   |              |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------|------------|----------------------------------------------------|-------------------|--------------|--------------------------------|-------------------|-----------|----------------------------------------------------|-------------------|--------------|---------------------------|-------------------|-----------|----------------------------------------------------|-------------------|--------------|
|                                           | Materiale mobile                                            |                   |            | Proporzione<br>per ogni chilometro<br>in esercizio |                   |              | Materiale mobile               |                   |           | Proporzione<br>per ogni chilometro<br>in esercizio |                   |              | Materiale mobile          |                   |           | Proporzione<br>per ogni chilometro<br>in esercizio |                   |              |
|                                           | In esercizio                                                | In<br>costruzione | Totale     | In esercizio                                       | In<br>costruzione | Totale       | In esercizio                   | In<br>costruzione | Totale    | In esercizio                                       | In<br>costruzione | Totale       | In esercizio              | In<br>costruzione | Totale    | In esercizio                                       | In<br>costruzione | Totale       |
| <b>I. — Macchine locomotive.</b>          |                                                             |                   |            |                                                    |                   |              |                                |                   |           |                                                    |                   |              |                           |                   |           |                                                    |                   |              |
| a ruote libere . . . . .                  | 1                                                           | "                 | 1          | 0 005                                              | "                 | 0 005        | 5                              | "                 | 5         | 0 156                                              | "                 | 0 156        | 3                         | "                 | 3         | 0 094                                              | "                 | 0 094        |
| a 4 ruote accoppiate . . .                | 11                                                          | "                 | 11         | 0 055                                              | "                 | 0 055        | "                              | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            | 1                         | "                 | 1         | 0 031                                              | "                 | 0 031        |
| a 6 id. . . . .                           | 5                                                           | "                 | 5          | 0 026                                              | "                 | 0 026        | "                              | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            | "                         | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            |
| a 8 id. . . . .                           | "                                                           | "                 | "          | "                                                  | "                 | "            | "                              | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            | "                         | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            |
| <b>Totale . . .</b>                       | <b>17</b>                                                   | <b>"</b>          | <b>17</b>  | <b>0 086</b>                                       | <b>"</b>          | <b>0 086</b> | <b>5</b>                       | <b>"</b>          | <b>5</b>  | <b>0 156</b>                                       | <b>"</b>          | <b>0 156</b> | <b>4</b>                  | <b>"</b>          | <b>4</b>  | <b>0 125</b>                                       | <b>"</b>          | <b>0 125</b> |
| <b>II. — Carrozze da viaggiatori</b>      |                                                             |                   |            |                                                    |                   |              |                                |                   |           |                                                    |                   |              |                           |                   |           |                                                    |                   |              |
| di lusso e di 1ª classe . . .             | 1                                                           | "                 | 1          | 0 005                                              | "                 | 0 005        | 2                              | "                 | 2         | 0 062                                              | "                 | 0 062        | 3                         | "                 | 3         | 0 094                                              | "                 | 0 094        |
| miste di 1ª e 2ª classe . . .             | 9                                                           | "                 | 9          | 0 046                                              | "                 | 0 046        | 8                              | "                 | 8         | 0 250                                              | "                 | 0 250        | 8                         | "                 | 8         | 0 250                                              | "                 | 0 250        |
| di 2ª classe . . . . .                    | 7                                                           | "                 | 7          | 0 035                                              | "                 | 0 035        | 5                              | "                 | 5         | 0 157                                              | "                 | 0 157        | 1                         | "                 | 1         | 0 031                                              | "                 | 0 031        |
| di 3ª classe . . . . .                    | 20                                                          | "                 | 20         | 0 101                                              | "                 | 0 101        | 20                             | "                 | 20        | 0 625                                              | "                 | 0 625        | 12                        | "                 | 12        | 0 375                                              | "                 | 0 375        |
| di 4ª classe . . . . .                    | 6                                                           | 2                 | 8          | 0 030                                              | 0 010             | 0 040        | "                              | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            | "                         | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            |
| <b>Totale . . .</b>                       | <b>43</b>                                                   | <b>2</b>          | <b>45</b>  | <b>0 217</b>                                       | <b>0 010</b>      | <b>0 227</b> | <b>35</b>                      | <b>"</b>          | <b>35</b> | <b>1 094</b>                                       | <b>"</b>          | <b>1 094</b> | <b>24</b>                 | <b>"</b>          | <b>24</b> | <b>0 750</b>                                       | <b>"</b>          | <b>0 750</b> |
| <b>III. — Carri da merci.</b>             |                                                             |                   |            |                                                    |                   |              |                                |                   |           |                                                    |                   |              |                           |                   |           |                                                    |                   |              |
| coperti . . . . .                         | 57                                                          | "                 | 57         | 0 288                                              | "                 | 0 288        | 17                             | "                 | 17        | 0 531                                              | "                 | 0 531        | 31                        | "                 | 31        | 0 969                                              | "                 | 0 969        |
| scoperti . . . . .                        | 106                                                         | "                 | 106        | 0 540                                              | "                 | 0 540        | 52                             | "                 | 52        | 1 625                                              | "                 | 1 625        | 4                         | "                 | 4         | 0 125                                              | "                 | 0 125        |
| diversi . . . . .                         | "                                                           | "                 | "          | "                                                  | "                 | "            | "                              | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            | "                         | "                 | "         | "                                                  | "                 | "            |
| <b>Totale . . .</b>                       | <b>163</b>                                                  | <b>"</b>          | <b>163</b> | <b>0 828</b>                                       | <b>"</b>          | <b>0 828</b> | <b>69</b>                      | <b>"</b>          | <b>69</b> | <b>2 156</b>                                       | <b>"</b>          | <b>2 156</b> | <b>35</b>                 | <b>"</b>          | <b>35</b> | <b>1 094</b>                                       | <b>"</b>          | <b>1 094</b> |

AB. — In questo prospetto complessivo del materiale mobile delle ferrovie, le vetture ed i carri delle singole reti sono stati riassunti solo per serie principali, attribuendovi la rispettiva dotazione di materiale mobile appartenente alle ferrovie a scartamento ordinario, e pertanto non comprende il materiale della ferrovia Torino-Rivoli.

al 1° gennaio 1877 per l'esercizio delle ferrovie italiane.

| Meridionali               |                |        |                                              |                |        |                                  |                |        |                                              |                | Riassunto<br>Chil. 7673 |              |                |                                              |              |                |        |
|---------------------------|----------------|--------|----------------------------------------------|----------------|--------|----------------------------------|----------------|--------|----------------------------------------------|----------------|-------------------------|--------------|----------------|----------------------------------------------|--------------|----------------|--------|
| RETE SOCIALE — Chil. 1454 |                |        |                                              |                |        | RETE CALABRO-SICULA — Chil. 1085 |                |        |                                              |                | Materiale mobile        |              |                | Proporzione per ogni chilometro in esercizio |              |                |        |
| Materiale mobile          |                |        | Proporzione per ogni chilometro in esercizio |                |        | Materiale mobile                 |                |        | Proporzione per ogni chilometro in esercizio |                | Materiale mobile        |              |                | Proporzione per ogni chilometro in esercizio |              |                |        |
| In esercizio              | In costruzione | Totale | In esercizio                                 | In costruzione | Totale | In esercizio                     | In costruzione | Totale | In esercizio                                 | In costruzione | Totale                  | In esercizio | In costruzione | Totale                                       | In esercizio | In costruzione | Totale |
| 34                        |                | 34     | 0 023                                        | "              | 0 023  | 74                               | "              | 74     | 0 068                                        | "              | 0 068                   | 126          |                | 126                                          | 0 016        | "              | 0 016  |
| 110                       | "              | 110    | 0 076                                        | "              | 0 076  | 74                               | "              | 74     | 0 068                                        | "              | 0 068                   | 642          | 14             | 656                                          | 0 084        | 0 002          | 0 086  |
| 63                        | "              | 63     | 0 043                                        | "              | 0 043  | 40                               | 14             | 54     | 0 037                                        | 0 013          | 0 050                   | 431          | 20             | 451                                          | 0 056        | 0 003          | 0 059  |
| "                         | "              | "      | "                                            | "              | "      | "                                | "              | "      | "                                            | "              | "                       | 80           | "              | 80                                           | 0 010        | "              | 0 010  |
| 207                       | "              | 207    | 0 142                                        | "              | 0 142  | 114                              | 14             | 128    | 0 105                                        | 0 013          | 0 118                   | 1,279        | 34             | 1,313                                        | 0 166        | 0 005          | 0 171  |
| 55                        | "              | 55     | 0 038                                        | "              | 0 038  | 36                               | "              | 36     | 0 033                                        | "              | 0 033                   | 544          | 11             | 555                                          | 0 071        | 0 001          | 0 072  |
| 136                       | "              | 136    | 0 094                                        | "              | 0 094  | 87                               | "              | 87     | 0 080                                        | "              | 0 080                   | 490          | "              | 490                                          | 0 064        | "              | 0 064  |
| 91                        | "              | 91     | 0 062                                        | "              | 0 062  | 94                               | "              | 94     | 0 087                                        | "              | 0 087                   | 887          | "              | 887                                          | 0 115        | "              | 0 115  |
| 8                         | "              | 8      | 0 006                                        | "              | 0 006  | "                                | "              | "      | "                                            | "              | "                       | 19           | "              | 19                                           | 0 002        | "              | 0 002  |
| 341                       | "              | 341    | 0 234                                        | "              | 0 234  | 283                              | "              | 283    | 0 261                                        | "              | 0 261                   | 2,200        | "              | 2,200                                        | 0 287        | "              | 0 287  |
| 22                        | "              | 22     | 0 015                                        | "              | 0 015  | "                                | "              | "      | "                                            | "              | "                       | 22           | "              | 22                                           | 0 003        | "              | 0 003  |
| 653                       | "              | 653    | 0 449                                        | "              | 0 449  | 500                              | "              | 500    | 0 461                                        | "              | 0 461                   | 4,162        | 11             | 4,173                                        | 0 542        | 0 001          | 0 543  |
| 1,795                     | "              | 1,795  | 1 234                                        | "              | 1 234  | 827                              | 9              | 836    | 0 762                                        | 0 008          | 0 770                   | 12,778       | 109            | 12,887                                       | 1 666        | 0 014          | 1 680  |
| 1,138                     | "              | 1,138  | 0 783                                        | "              | 0 783  | 376                              | "              | 376    | 0 347                                        | "              | 0 347                   | 9,228        | 25             | 9,253                                        | 1 203        | 0 003          | 1 206  |
| 55                        | "              | 55     | 0 038                                        | "              | 0 038  | 17                               | "              | 17     | 0 015                                        | "              | 0 015                   | 296          | "              | 296                                          | 0 038        | "              | 0 038  |
| 2,988                     | "              | 2,988  | 2 055                                        | "              | 2 055  | 1,220                            | 9              | 1,229  | 1 124                                        | 0 008          | 1 132                   | 22,302       | 134            | 22,436                                       | 2 907        | 0 017          | 2 924  |

| Riassunto<br>Chil. 262 |                |        |                                              |                |        | Riassunto generale<br>Chil. 7935                                                                                                                                                                                                                       |                  |                |        |                                              |                |        |
|------------------------|----------------|--------|----------------------------------------------|----------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|--------|----------------------------------------------|----------------|--------|
| Materiale mobile       |                |        | Proporzione per ogni chilometro in esercizio |                |        | SPECIFICAZIONE<br>del<br>materiale mobile                                                                                                                                                                                                              | Materiale mobile |                |        | Proporzione per ogni chilometro in esercizio |                |        |
| In esercizio           | In costruzione | Totale | In esercizio                                 | In costruzione | Totale |                                                                                                                                                                                                                                                        | In esercizio     | In costruzione | Totale | In esercizio                                 | In costruzione | Totale |
| 1                      | "              | 1      | 0 004                                        | "              | 0 004  | <b>I. — Macchine locomotive.</b><br>a ruote libere . . . . .<br>a 4 ruote accoppiate . . . . .<br>a 6 id. . . . .<br>a 8 id. . . . .<br>Totale . . . . .                                                                                               | 127              | "              | 127    | 0 016                                        | "              | 0 016  |
| 19                     | "              | 19     | 0 072                                        | "              | 0 072  |                                                                                                                                                                                                                                                        | 661              | 14             | 675    | 0 083                                        | 0 002          | 0 085  |
| 6                      | "              | 6      | 0 022                                        | "              | 0 022  |                                                                                                                                                                                                                                                        | 437              | 20             | 457    | 0 055                                        | 0 002          | 0 057  |
| "                      | "              | "      | "                                            | "              | "      |                                                                                                                                                                                                                                                        | 80               | "              | 80     | 0 010                                        | "              | 0 010  |
| 26                     | "              | 26     | 0 098                                        | "              | 0 098  |                                                                                                                                                                                                                                                        | 1,305            | 34             | 1,339  | 0 164                                        | 0 004          | 0 168  |
| 6                      | "              | 6      | 0 022                                        | "              | 0 022  | <b>II. — Carrozze da viaggiatori.</b><br>di lusso e di 1ª classe . . . . .<br>mista di 1ª e 2ª classe . . . . .<br>di 2ª classe . . . . .<br>miste di 2ª e 3ª classe . . . . .<br>di 3ª classe . . . . .<br>di 4ª classe . . . . .<br>Totale . . . . . | 550              | 11             | 561    | 0 069                                        | 0 001          | 0 070  |
| 25                     | "              | 25     | 0 091                                        | "              | 0 091  |                                                                                                                                                                                                                                                        | 515              | "              | 515    | 0 065                                        | "              | 0 065  |
| 13                     | "              | 13     | 0 047                                        | "              | 0 047  |                                                                                                                                                                                                                                                        | 900              | "              | 900    | 0 114                                        | "              | 0 114  |
| 52                     | "              | 52     | 0 190                                        | "              | 0 190  |                                                                                                                                                                                                                                                        | 19               | "              | 19     | 0 002                                        | "              | 0 002  |
| 6                      | 2              | 8      | 0 022                                        | 0 007          | 0 029  |                                                                                                                                                                                                                                                        | 2,252            | "              | 2,252  | 0 284                                        | "              | 0 284  |
| 102                    | 2              | 104    | 0 389                                        | 0 007          | 0 396  | 28                                                                                                                                                                                                                                                     | 2                | 30             | 0 004  | "                                            | 0 004          |        |
| 105                    | "              | 105    | 0 401                                        | "              | 0 401  | 4,264                                                                                                                                                                                                                                                  | 13               | 4,277          | 0 538  | 0 001                                        | 0 539          |        |
| 162                    | "              | 162    | 0 622                                        | "              | 0 622  | <b>III. — Carri da merci.</b><br>coperti . . . . .<br>scoperti . . . . .<br>diversi . . . . .<br>Totale . . . . .                                                                                                                                      | 12,883           | 109            | 12,992 | 1 624                                        | 0 014          | 1 638  |
| "                      | "              | "      | "                                            | "              | "      |                                                                                                                                                                                                                                                        | 9,390            | 25             | 9,415  | 1 183                                        | 0 003          | 1 186  |
| "                      | "              | "      | "                                            | "              | "      |                                                                                                                                                                                                                                                        | 296              | "              | 296    | 0 037                                        | "              | 0 037  |
| 267                    | "              | 267    | 1 023                                        | "              | 1 023  | 22,569                                                                                                                                                                                                                                                 | 134              | 22,703         | 2 844  | 0 017                                        | 2 861          |        |

veicoli delle diverse serie di ciascuna rete alla serie principale sotto la quale possono per analogia più opportunamente comprendersi. — Inoltre si avverte che la scartamento ridotto.



## C. — Prospetto riassuntivo dell'importo dei lavori di costruzione e del ma

| INDICAZIONE DELLA RETE                                                                 | LUNGHEZZA                           | IMPORTO DEI LAVORI DI COSTRUZIONE |                         |                         |                                     |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|-----------|
|                                                                                        |                                     | Parziale<br>per linee             | Medio<br>per chilometro | Complessivo<br>per rete | Medio generale<br>per<br>chilometro |           |
|                                                                                        | Chil.                               | Lire C.                           | Lire C.                 | Lire C.                 | Lire C.                             |           |
| <b>Rete esercitata dalla già Società dell'Alta-Italia.</b>                             |                                     |                                   |                         |                         |                                     |           |
| Linee riscattate colla Convenzione di Basilea . . . . .                                | 1,873                               | 610,000,000 >                     | 325,681 >               | 1,025,166,000 >         | 303,393 >                           |           |
| Linee dello Stato (Toscano-Liguri, Savona-Bra, Cairo-Acqui e Novara-Gozzano) . . . . . | 611                                 | 259,850,000 >                     | 451,913 >               |                         |                                     |           |
| Linee di cui lo Stato è comproprietario . . . . .                                      | 419                                 | 72,924,000 >                      | 174,043 >               |                         |                                     |           |
| Linee di Società diverse . . . . .                                                     | 476                                 | 82,392,000 >                      | 173,092 >               |                         |                                     |           |
| <b>Rete esercitata dalla Società delle Romane.</b>                                     |                                     |                                   |                         |                         |                                     |           |
| Linee proprie della Società . . . . .                                                  | 1,509                               | 431,493,000 >                     | 285,946 >               | 452,606,000 >           | 276,316 >                           |           |
| Linea Asciano-Grosseto (costrutta dallo Stato) . . . . .                               | 85                                  | 16,500,000 >                      | 194,118 >               |                         |                                     |           |
| Linee di Società diverse . . . . .                                                     | 44                                  | 4,613,000 >                       | 104,841 >               |                         |                                     |           |
| <b>Rete esercitata dalla Società delle Meridionali.</b>                                |                                     |                                   |                         |                         |                                     |           |
| Rete Meridionale . . . . .                                                             | 1,443                               | 385,757,000 >                     | 267,330 >               | 385,757,000 >           | 267,330 >                           |           |
| Rete Calabro-Sicula {                                                                  | Linee del primo periodo . . . . .   | 640                               | 133,650,000 >           | 203,828 >               | 249,320,000 >                       | 232,575 > |
|                                                                                        | Linee del secondo periodo . . . . . | 432                               | 115,670,000 >           | 267,755 >               |                                     |           |
| <b>Ferrovie esercitate da Società diverse.</b>                                         |                                     |                                   |                         |                         |                                     |           |
| Ferrovie Sarde . . . . .                                                               | 198                                 | 39,149,000 >                      | 197,722 >               | 39,149,000 >            | 197,722 >                           |           |
| Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo . . . . .                                                  | 32                                  | 4,056,000 >                       | 126,750 >               | 4,056,000 >             | 126,750 >                           |           |
| Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio . . . . .                                                | 30                                  | 2,955,000 >                       | 98,500 >                | 2,955,000 >             | 98,500 >                            |           |
| Ferrovia Torino-Bivoli (a scartamento ridotto) . . . . .                               | 12                                  | 626,800 >                         | 52,233 >                | 626,800 >               | 52,233 >                            |           |
| Totale e medie . . . . .                                                               | 7,804                               | .....                             | .....                   | 2,159,635,800 >         | 276,734 >                           |           |

## materiale di dotazione delle ferrovie italiane in esercizio al 1° gennaio 1877.

| IMPORTO DEL MATERIALE   |                         | TOTALE IMPORTO<br>delle costruzioni e del materiale |                                     | Annotazioni                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------|-------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Complessivo<br>per rete | Medio<br>per chilometro | Complessivo<br>per rete                             | Medio generale<br>per<br>chilometro |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lire C.                 | Lire C.                 | Lire C.                                             | Lire C.                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 141,896,800 >           | 41,994 >                | 1,167,062,800 >                                     | 345,387 >                           | Nel costo dei lavori di costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule, tanto per ciò che riguarda le linee del primo periodo quanto per quelle del secondo, è compreso il solo importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876 per le tratte che alla stessa epoca si trovavano in esercizio. Il detto costo non comprende quindi le spese approvate ed in corso di approvazione che si rendono necessarie per provvedere alla esecuzione degli importanti lavori di compimento e di consolidamento i quali, più specialmente per le linee del secondo periodo, saranno causa di sensibili aumenti sulle somme come contro esposte ed il cui importo non si potrà dare che a liquidazione compiuta. |
| 33,093,000 >            | 20,203 >                | 485,699,000 >                                       | 296,519 >                           | Nella lunghezza delle ferrovie non sono compresi i tratti comuni a due o più linee.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 34,049,000 >            | 23,596 >                | 419,806,000 >                                       | 290,926 >                           | NB. I dati di cui nel presente quadro furono desunti in parte da pubblicazioni fatte a cura della Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ed in parte dalle Relazioni ai Consigli d'amministrazione delle diverse Società ferroviarie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 20,632,000 >            | 19,246 >                | 269,952,000 >                                       | 251,821 >                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 1,397,000 >             | 7,055 >                 | 40,546,000 >                                        | 204,777 >                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 650,000 >               | 20,312 >                | 4,706,000 >                                         | 147,062 >                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 604,500 >               | 20,150 >                | 3,559,500 >                                         | 118,650 >                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 173,200 >               | 14,433 >                | 800,000 >                                           | 66,666 >                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 232,495,500 >           | 29,792 >                | 2,392,131,300 >                                     | 306,526 >                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |



## II.

### PROSPETTI STATISTICI E CENNI SOMMARI SUL SERVIZIO DELLE SINGOLE RETI

---

#### A. — Ferrovie dell'Alta Italia.

---

## Lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876, e confronto con quelle in esercizio al 31 dicembre 1875.

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| Numero d'ordine | INDICAZIONE DELLE LINEE                           | Lunghezze effettive in esercizio |                     |                  | Annotazioni                                                              |
|-----------------|---------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------|
|                 |                                                   | al 31 dicembre 1876              | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 |                                                                          |
|                 |                                                   | Chil.                            | Chil.               | Chil.            |                                                                          |
| 1               | Bussoleno-Confine Francese . .                    | ( <sup>1</sup> ) 48              | 48                  | "                | (1) Ha comuni chil. 1 colla linea TORINO-SUSA.                           |
| 2               | Torino-Susa . . . . .                             | 54                               | 54                  | "                | (2) Id. 8 id. TORINO-ALESSANDRIA.                                        |
| 3               | Torino-Pinerolo . . . . .                         | ( <sup>3</sup> ) 38              | 38                  | "                | (3) Id. 13 id. TORINO-ALESSANDRIA.                                       |
| 4               | Torino-Cuneo . . . . .                            | ( <sup>3</sup> ) 87              | 87                  | "                | (4) Id. 5 id. SAVONA-TORINO.                                             |
| 5               | Savigliano-Saluzzo . . . . .                      | 16                               | 16                  | "                | (5) Id. 1 id. TORINO-GENOVA.                                             |
| 6               | Trofarello-Chieri . . . . .                       | 9                                | 9                   | "                | (6) Id. 8 id. ALESSANDRIA-ACQUI.                                         |
| 7               | Torino-Genova . . . . .                           | 171                              | 171                 | "                | (7) Id. 4 id. ALESSANDRIA-GENOVA.                                        |
| 8               | Sampierdarena - Passonuevo o S. Benigno . . . . . | 3                                | 3                   | "                | (8) Id. 6 con diverse linee del PIEMONTE.                                |
| 9               | Savona-Bra . . . . .                              | 98                               | 98                  | "                | (9) Id. 1 colla linea ALESSANDRIA-GENOVA.                                |
| 10              | Cairo-Acqui . . . . .                             | 50                               | 50                  | "                | (10) Id. 20 con diverse linee della rete del PIEMONTE e della LOMBARDIA. |
| 11              | Mondovi-Bastia (Carrù) . . . .                    | ( <sup>4</sup> ) 14              | 14                  | "                | (11) Id. 4 colla linea MILANO-PIACENZA.                                  |
| 12              | Alessandria-Acqui . . . . .                       | ( <sup>5</sup> ) 34              | 34                  | "                | (12) Id. 2 id. MILANO-VERONA.                                            |
| 13              | Alessandria-Cavallermaggiore .                    | ( <sup>5</sup> ) 98              | 98                  | "                | (13) Id. 2 id. MODENA-MANTOVA.                                           |
| 14              | Alessandria-Piacenza . . . . .                    | ( <sup>7</sup> ) 97              | 97                  | "                | (14) Id. 3 id. PIACENZA-BOLOGNA.                                         |
| 15              | Novi-Tortona . . . . .                            | 19                               | 19                  | "                | (15) Id. 4 id. TORINO-GENOVA.                                            |
| 16              | Torino-Ticino . . . . .                           | 116                              | 116                 | "                |                                                                          |
| 17              | Chivasso-Ivrea . . . . .                          | 33                               | 33                  | "                |                                                                          |
| 18              | Santhià-Biella . . . . .                          | 30                               | 30                  | "                |                                                                          |
| 19              | Novara-Gozzano-Alzo . . . . .                     | 36                               | 36                  | "                |                                                                          |
| 20              | Castagnole-Mortara . . . . .                      | ( <sup>6</sup> ) 94              | 94                  | "                |                                                                          |
| 21              | Alessandria-Arona . . . . .                       | ( <sup>8</sup> ) 102             | 102                 | "                |                                                                          |
| 22              | Valenza-Vercelli . . . . .                        | 42                               | 42                  | "                |                                                                          |
| 23              | Torreberretti-Pavia . . . . .                     | 41                               | 41                  | "                |                                                                          |
| 24              | Mortara-Vigevano . . . . .                        | 13                               | 13                  | "                |                                                                          |
| 25              | Voghera-Pavia-Cremona-Brescia . . .               | ( <sup>10</sup> ) 149            | 149                 | "                |                                                                          |
| 26              | Ticino-Milano . . . . .                           | 34                               | 34                  | "                |                                                                          |
| 27              | Milano-Peschiera . . . . .                        | 137                              | 137                 | "                |                                                                          |
| 28              | Rho-Arona . . . . .                               | 53                               | 53                  | "                |                                                                          |
| 29              | Gallarate-Varese . . . . .                        | 19                               | 19                  | "                |                                                                          |
| 30              | Milano-Camerlata . . . . .                        | 45                               | 45                  | "                |                                                                          |
| 31              | Camerlata-Como-Confine Svizzero . . . . .         | 10                               | 5                   | 5                | Il nuovo tronco venne aperto all'esercizio il 28 settembre 1876.         |
| 32              | Monza-Calolzio . . . . .                          | 31                               | 31                  | "                |                                                                          |
| 33              | Bergamo-Lecco . . . . .                           | 33                               | 33                  | "                |                                                                          |
| 34              | Palazzolo-Paratico . . . . .                      | 10                               | "                   | 10               | Aperto all'esercizio il 31 agosto 1876.                                  |
| 35              | Vigevano-Milano . . . . .                         | 39                               | 39                  | "                |                                                                          |
| 36              | Milano-Pavia . . . . .                            | ( <sup>11</sup> ) 36             | 36                  | "                |                                                                          |
| 37              | Milano-Piacenza . . . . .                         | ( <sup>12</sup> ) 69             | 69                  | "                |                                                                          |
| 38              | Treviglio-Cremona . . . . .                       | 66                               | 66                  | "                |                                                                          |
| 39              | Cremona-Mantova . . . . .                         | ( <sup>13</sup> ) 63             | 63                  | "                |                                                                          |
| 40              | Modena-Mantova . . . . .                          | 65                               | 65                  | "                |                                                                          |
| 41              | Piacenza-Bologna . . . . .                        | 147                              | 147                 | "                |                                                                          |
| 42              | Bologna-Pontelagoscuro . . . . .                  | 52                               | 52                  | "                |                                                                          |
| 43              | Bologna-Pistoia . . . . .                         | ( <sup>14</sup> ) 98             | 98                  | "                |                                                                          |
| 44              | Peschiera-Venezia . . . . .                       | 148                              | 148                 | "                |                                                                          |
| 45              | Mestre-Confine Illirico . . . . .                 | 145                              | 145                 | "                |                                                                          |
| 46              | Verona-Peri . . . . .                             | 39                               | 39                  | "                |                                                                          |
| 47              | Udine-Pontebba . . . . .                          | 40                               | 29                  | 11               | Il nuovo tronco venne aperto all'esercizio il 18 dicembre 1876.          |
| 48              | Verona-Mantova . . . . .                          | 33                               | 33                  | "                |                                                                          |
| 49              | Pontelagoscuro-Padova . . . . .                   | 72                               | 72                  | "                |                                                                          |
| 50              | Rovigo-Badia . . . . .                            | 29                               | "                   | 29               | Aperto all'esercizio il 23 ottobre 1876.                                 |
| 51              | Rovigo-Adria . . . . .                            | 25                               | "                   | 25               | Aperta all'esercizio il 23 ottobre 1876.                                 |
| 52              | Genova-Confine Francese . . . .                   | ( <sup>15</sup> ) 159            | 159                 | "                |                                                                          |
| 53              | Traversata di Genova . . . . .                    | 3                                | 3                   | "                |                                                                          |
| 54              | Genova-Sestri-Spezia . . . . .                    | 89                               | 89                  | "                |                                                                          |
| 55              | Pisa-Spezia . . . . .                             | 76                               | 76                  | "                |                                                                          |
| 56              | Avenza-Carrara . . . . .                          | 5                                | 5                   | "                |                                                                          |
| 57              | Firenze-Lucca-Pisa . . . . .                      | 99                               | 99                  | "                |                                                                          |
|                 | <b>Totali . . .</b>                               | <b>3461</b>                      | <b>3381</b>         | <b>80</b>        |                                                                          |

Materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1876, e confronto con quello in servizio e costruzione al 31 dicembre 1875.  
(FERROVIE ALTA ITALIA)

| INDICAZIONE DEL MATERIALE                                | ANNO 1876   |                |        | ANNO 1875   |                |        | DIFFERENZE NEL 1876       |         |                              |         |            |         |
|----------------------------------------------------------|-------------|----------------|--------|-------------|----------------|--------|---------------------------|---------|------------------------------|---------|------------|---------|
|                                                          | in servizio | in costruzione | TOTALE | in servizio | in costruzione | TOTALE | sul materiale in servizio |         | sul materiale in costruzione |         | Sul totale |         |
|                                                          |             |                |        |             |                |        | in più                    | in meno | in più                       | in meno | in più     | in meno |
|                                                          |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| <b>Macchine locomotive.</b>                              |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Locomotive a ruote libere . . . . . N°                   | 72          |                | 72     | 74          |                | 74     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. a 4 ruote accoppiate . . . . . "                     | 326         |                | 326    | 324         |                | 324    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. a 6 ruote accoppiate . . . . . "                     | 249         |                | 249    | 249         |                | 249    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. a 8 ruote accoppiate . . . . . "                     | 80          |                | 80     | 80          |                | 80     |                           |         |                              |         |            |         |
| Totall . . . . . N°                                      | 727         |                | 727    | 727         |                | 727    |                           |         |                              |         |            |         |
| <b>Vetture da viaggiatori.</b>                           |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Vetture-saloni . . . . . N°                              | 18          | 1              | 19     | 18          | 1              | 19     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. break . . . . . "                                    | 293         |                | 293    | 293         |                | 293    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 1ª classe . . . . . "                             | 228         |                | 228    | 228         |                | 228    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. miste di 1ª e 2ª classe . . . . . "                  | 511         |                | 511    | 511         |                | 511    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 2ª classe . . . . . "                             | 1,114       |                | 1,114  | 1,114       |                | 1,114  |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 2ª e 3ª classe . . . . . "                        |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 3ª classe . . . . . "                             |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 4ª classe . . . . . "                             |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. misto a due piani di 1ª, 2ª e 3ª classe . . . . . "  |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Totall . . . . . N°                                      | 2,176       | 1              | 2,176  | 2,175       | 1              | 2,176  |                           |         |                              |         |            |         |
| <b>Vagoni da merci, bestiami e diversi.</b>              |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Vagoni da bagagli . . . . . N°                           | 483         |                | 483    | 478         |                | 478    | 5                         |         |                              |         |            |         |
| Id. scuderia . . . . . "                                 | 85          |                | 85     | 85          |                | 85     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. nel trasporto montoni e piccolo bestiame . . . . . " | 50          |                | 50     | 50          |                | 50     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. coperti da merci . . . . . "                         | 3,696       |                | 3,696  | 3,694       |                | 3,694  | 2                         |         |                              |         |            |         |
| Id. coperti da bestiame . . . . . "                      | 3,943       |                | 3,943  | 3,951       |                | 3,951  |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. piatti da merci . . . . . "                          | 2,426       |                | 2,426  | 2,431       |                | 2,431  |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. piatti da ghiaia . . . . . "                         | 602         |                | 602    | 602         |                | 602    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. piatti da legname . . . . . "                        | 576         |                | 576    | 576         |                | 576    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. scoperti da bestiame . . . . . "                     |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. da trasporto carrozze . . . . . "                    |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. da cisterna per trasporto acqua . . . . . "          |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di soccorso . . . . . "                              | 32          |                | 32     | 31          |                | 31     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. nel trasporto grosse artiglierie . . . . . "         | 172         |                | 172    | 164         |                | 164    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. diversi . . . . . "                                  | 2,594       |                | 2,594  | 2,595       |                | 2,595  |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. aperti per merci e carbone . . . . . "               |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Totall . . . . . N°                                      | 14,675      |                | 14,675 | 14,673      |                | 14,673 | 2                         |         |                              |         |            |         |

PROSPETTO N° 3.

## Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per convoglio-

(FERROVIE INT.)

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                  | LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATA |                |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------------|----------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 | nell'anno 1876             | nell'anno 1875 |
| Chilometri                                | Chilometri          | Chilometri       | Chilometri                 | Chilometri     |
| 3461                                      | 3381                | 80               | 3358                       | 3308           |

I. — P

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI              | Anno 1876            |                                    |                                |            | Anno 1875            |                                    |
|----------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------|----------------------|------------------------------------|
|                                        | Totale               | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento  | Totale               | Per chilometro di linea esercitata |
|                                        | L. C.                | L. C.                              | L. C.                          |            | L. C.                | L. C.                              |
| Viaggiatori . . . . .                  | 39,319,866 61        | 11,709 31                          | 2 37                           | 41         | 39,781,997 51        | 12,126 „                           |
| Trasporti a grande velocità . . . . .  | 11,605,261 46        | 3,456 „                            | 0 70                           | 12         | 11,061,825 44        | 3,343 96                           |
| Trasporti a piccola velocità . . . . . | 43,207,794 47        | 12,867 12                          | 2 61                           | 46         | 40,729,780 74        | 12,312 51                          |
| Prodotti diversi . . . . .             | 1,119,287 48         | 333 32                             | 0 07                           | 1          | 804,932 50           | 243 33                             |
| <b>Totali . . .</b>                    | <b>95,252,210 02</b> | <b>28,365 75</b>                   | <b>5 75</b>                    | <b>100</b> | <b>92,378,536 19</b> | <b>28,025 80</b>                   |

II. — S

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                         | Anno 1876            |                                    |                                |            | Anno 1875            |                                    |
|------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------|----------------------|------------------------------------|
|                                                                  | Totale               | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento  | Totale               | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                                  | L. C.                | L. C.                              | L. C.                          |            | L. C.                | L. C.                              |
| Quota spese generali dell'amministrazione centrale (1) . . . . . | 1,620,063 08         | 482 45                             | 0 10                           | 3          | 1,461,674 20         | 441 86                             |
| Spese generali dell'esercizio . . . . .                          | 1,445,435 35         | 430 45                             | 0 09                           | 2          | 742,449 38           | 224 44                             |
| Traffico e movimento - Uffici centrali . . . . .                 | 986,121 05           | 293 66                             | 0 06                           | 2          | 910,859 13           | 275 35                             |
| Spese per le stazioni . . . . .                                  | 15,929,255 93        | 4,743 67                           | 0 96                           | 28         | 14,187,147 68        | 4,288 74                           |
| Spese per i convogli . . . . .                                   | 2,308,213 „          | 687 38                             | 0 14                           | 4          | 2,178,789 62         | 658 64                             |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali . . . . .          | 371,892 73           | 110 75                             | 0 02                           | 1          | 345,188 82           | 104 35                             |
| Spese per trazione . . . . .                                     | 14,197,821 58        | 4,228 06                           | 0 86                           | 25         | 13,557,838 99        | 4,098 50                           |
| Spese per materiale mobile . . . . .                             | 7,267,028 70         | 2,164 09                           | 0 44                           | 13         | 6,752,751 76         | 2,041 34                           |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali . . . . .            | 398,574 04           | 118 69                             | 0 02                           | 1          | 367,295 09           | 111 03                             |
| Spese di manutenzione e sorveglianza della via . . . . .         | 11,497,371 88        | 3,423 88                           | 0 69                           | 20         | 10,360,248 80        | 3,131 88                           |
| Manutenzione dei fabbricati . . . . .                            | 353,876 28           | 105 38                             | 0 02                           | 1          | 459,160 56           | 138 80                             |
| Spese generali dei magazzini (2) . . . . .                       | „                    | „                                  | „                              | „          | „                    | „                                  |
| <b>Totali . . .</b>                                              | <b>56,375,653 62</b> | <b>16,788 46</b>                   | <b>3 40</b>                    | <b>100</b> | <b>51,323,404 03</b> | <b>15,514 93</b>                   |

(1) Esclusa la quota di spese generali della Società ferroviaria del Sud dell'Austria, attribuita all'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia per lire 2,380,638 98.

chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

ALTA ITALIA)

| TATA             |                | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                     |         |  |
|------------------|----------------|---------------------------|---------------------|---------|--|
| Aumento nel 1876 | nell'anno 1876 | nell'anno 1875            | Differenza nel 1876 |         |  |
|                  |                |                           | in più              | in meno |  |
| Chilometri<br>50 | 16,556,470     | 16,047,249                | 509,221             | "       |  |

### Prodotti.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |                     |                                                 |                 |                                             |               |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------------------|-------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------|---------------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |                     | sul prodotto per chilometro di linea esercitata |                 | sul prodotto per convoglio-chilometro utile |               | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno             | in più                                          | in meno         | in più                                      | in meno       | in più    | in meno |
| L. C.<br>2 48                  | 43        | L. C.<br>"          | L. C.<br>462,130 90 | L. C.<br>"                                      | L. C.<br>416 69 | L. C.<br>"                                  | L. C.<br>0 11 | "         | 2       |
| 0 69                           | 12        | 543,436 02          | "                   | 112 04                                          | "               | 0 01                                        | "             | "         | "       |
| 2 54                           | 44        | 2,478,013 73        | "                   | 554 61                                          | "               | 0 07                                        | "             | 2         | "       |
| 0 05                           | 1         | 314,354 98          | "                   | 89 99                                           | "               | 0 02                                        | "             | "         | "       |
| 5 76                           | 100       | 2,873,673 83        | "                   | 339 95                                          | "               | "                                           | 0 01          | "         | "       |

### Spese.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |            |                                                |         |                                            |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|------------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |            | sulle spese per chilometro di linea esercitata |         | sulle spese per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno    | in più                                         | in meno | in più                                     | in meno | in più    | in meno |
| L. C.<br>0 09                  | 3         | L. C.<br>158,388 88 | "          | L. C.<br>40 59                                 | "       | L. C.<br>0 01                              | "       | "         | "       |
| 0 05                           | 1         | 702,985 97          | "          | 206 01                                         | "       | 0 04                                       | "       | 1         | "       |
| 0 06                           | 2         | 75,261 92           | "          | 18 31                                          | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 88                           | 28        | 1,742,108 25        | "          | 454 93                                         | "       | 0 08                                       | "       | "         | "       |
| 0 14                           | 4         | 129,423 38          | "          | 28 74                                          | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 02                           | 1         | 26,703 91           | "          | 6 40                                           | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 84                           | 26        | 639,982 59          | "          | 129 56                                         | "       | 0 02                                       | "       | "         | 1       |
| 0 42                           | 13        | 514,276 94          | "          | 122 75                                         | "       | 0 02                                       | "       | "         | "       |
| 0 02                           | 1         | 31,278 95           | "          | 7 66                                           | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 65                           | 20        | 1,137,123 08        | "          | 292 "                                          | "       | 0 04                                       | "       | "         | "       |
| 0 03                           | 1         | "                   | 105,284 28 | "                                              | 33 42   | "                                          | 0 01    | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "          | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 3 20                           | 100       | 5,052,249 59        | "          | 1,273 53                                       | "       | 0 20                                       | "       | "         | "       |

(2) Le spese generali dei magazzini sono comprese nel valore dei materiali, materie ed oggetti di consumo, somministrati all'esercizio.



## PROSPETTO N° 4.

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori

(FERROVIE)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI        | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |            |              |                               |         |           |         | PRODOTTO   |              |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|------------|--------------|-------------------------------|---------|-----------|---------|------------|--------------|
|                                                              | nel 1876                                   |              | nel 1875   |              | Differenza nell'anno 1876     |         |           |         | nel 1876   |              |
|                                                              | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità   | Per<br>cento | sul numero<br>dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità   | Per<br>cento |
|                                                              |                                            |              |            |              | in più                        | in meno | in più    | in meno |            |              |
|                                                              | Numero                                     |              | Numero     |              | Numero                        | Numero  |           |         | Lire       |              |
| 1ª classe .....                                              | 612,008                                    | 4            | 664,236    | 4            | "                             | 52,228  | "         | "       | 6,061,678  | 16           |
| 2ª classe .....                                              | 2,744,416                                  | 16           | 2,783,745  | 16           | "                             | 39,329  | "         | "       | 10,877,364 | 29           |
| 3ª classe .....                                              | 6,359,079                                  | 37           | 6,482,875  | 38           | "                             | 123,796 | "         | 1       | 11,462,435 | 30           |
| 4ª classe ed a prezzi ridotti . . .                          | 7,424,402                                  | 43           | 7,139,508  | 42           | 284,894                       | "       | 1         | "       | 9,439,366  | 25           |
| Comlessivo delle classi . . .                                | 17,139,905                                 | 100          | 17,070,364 | 100          | 69,541                        | "       | "         | "       | 37,840,843 | 100          |
| Militari ed altri viaggiatori per<br>conto dello Stato ..... | 767,971                                    | "            | 790,144    | "            | "                             | 22,173  | "         | "       | 1,432,247  | "            |
| Totali . . .                                                 | 17,907,876                                 | "            | 17,860,508 | "            | 47,368                        | "       | "         | "       | 39,273,090 | "            |

## PROSPETTO N° 5.

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno

(FERROVIE)

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |            |                     |            |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                    | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                    |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                    | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| 1ª classe .....                                    | 95 23                                 | 90 30      | 4 93                | "          |
| 2ª classe .....                                    | 55 04                                 | 50 70      | 4 34                | "          |
| 3ª classe .....                                    | 35 33                                 | 34 04      | 1 29                | "          |
| A prezzi ridotti .....                             | 24 92                                 | 24 92      | "                   | "          |
| Militari ed altri per conto dello Stato .....      | 117 29                                | 114 28     | 3 01                | "          |

pel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(ALTA ITALIA)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |             |           |                              |            |           |         |
|-------------------------------------|-----------|------------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|-------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876    |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875    |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità    | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |            | per cento |         |
|                                     |           | in più                       | in meno | in più    | in meno |                                              |           |             |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |
| Lire                                |           | Lire                         | Lire    |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri  |           | Chilometri                   | Chilometri |           |         |
| 6,384,731                           | 17        | "                            | 323,053 | "         | 1       | 58,281,522                                   | 10        | 59,980,511  | 10        | "                            | 1,698,989  | "         | "       |
| 10,629,636                          | 28        | 247,728                      | "       | 1         | "       | 151,062,657                                  | 24        | 141,135,772 | 24        | 9,916,885                    | "          | "         | "       |
| 11,276,900                          | 29        | 185,535                      | "       | 1         | "       | 224,666,261                                  | 36        | 220,679,085 | 37        | 3,987,176                    | "          | "         | 1       |
| 10,020,113                          | 26        | "                            | 580,747 | "         | 1       | 185,016,098                                  | 30        | 177,916,536 | 29        | 7,099,562                    | "          | 1         | "       |
| 38,311,380                          | 100       | "                            | 470,537 | "         | "       | 619,016,538                                  | 100       | 599,711,904 | 100       | 19,304,634                   | "          | "         | "       |
| 1,416,374                           | "         | 15,873                       | "       | "         | "       | 90,075,319                                   | "         | 90,297,654  | "         | "                            | 222,335    | "         | "       |
| 39,727,754                          | "         | "                            | 454,664 | "         | "       | 709,091,857                                  | "         | 690,009,558 | "         | 19,082,299                   | "          | "         | "       |

1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(ALTA ITALIA)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 9 90                             | 9 61     | 0 29                | "       |                                                 |          |                     |         |
| 3 96                             | 3 82     | 0 14                | "       | 0 0611                                          | 0 0638   | "                   | 0 0027  |
| 1 80                             | 1 74     | 0 06                | "       |                                                 |          |                     |         |
| 1 27                             | 1 40     | "                   | 0 13    |                                                 |          |                     |         |
| 1 86                             | 1 79     | 0 07                | "       | 0 0159                                          | 0 0156   | 0 0003              | "       |

PROSPETTO N° 6.

## Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(FERROVIE ALI

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | PESO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |                  |              |                               |            |           |          | PRODOTTO          |              |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------|------------------|--------------|-------------------------------|------------|-----------|----------|-------------------|--------------|
|                                                 | nel 1876                                 |              | nel 1875         |              | Differenza nell'anno 1876     |            |           |          | nel 1876          |              |
|                                                 | Quantità                                 | Per<br>cento | Quantità         | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci |            | per cento |          | Quantità          | Per<br>cento |
|                                                 |                                          |              |                  |              | in più                        | in meno    | in più    | in meno  |                   |              |
|                                                 | Tonnellate                               |              | Tonnellate       |              | Tonnellate                    | Tonnellate |           |          | Lire              |              |
| 1ª classe .....                                 | 81,490                                   | 1 69         | 83,651           | 1 77         | "                             | 2,161      | "         | 0 08     | 2,116,979         | 5 09         |
| 2ª classe .....                                 | 60,756                                   | 1 26         | 62,345           | 1 32         | "                             | 1,589      | "         | 0 06     | 1,312,694         | 3 15         |
| 3ª classe .....                                 | 73,775                                   | 1 53         | 70,096           | 1 49         | 3,679                         | "          | 0 04      | "        | 1,275,188         | 3 06         |
| 4ª classe .....                                 | 141,764                                  | 2 94         | 144,503          | 3 07         | "                             | 2,739      | "         | 0 13     | 2,037,801         | 4 90         |
| 5ª classe .....                                 | 952,813                                  | 19 76        | 961,327          | 20 41        | "                             | 8,414      | "         | 0 65     | 7,076,044         | 17 "         |
| 6ª classe .....                                 | 294,619                                  | 6 11         | 279,981          | 5 94         | 14,638                        | "          | 0 17      | "        | 1,752,433         | 4 21         |
| 7ª classe .....                                 | 300,406                                  | 6 23         | 287,560          | 6 15         | 12,846                        | "          | 0 08      | "        | 1,104,331         | 2 65         |
| Classi speciali .....                           | 2,886,354                                | 59 86        | 2,797,657        | 59 40        | 88,697                        | "          | 0 46      | "        | 24.681,023        | 59 30        |
| Trasporti per conto dello Stato ..              | 29,954                                   | 0 62         | 22,875           | 0 45         | 7,079                         | "          | 0 17      | "        | 267,460           | 0 64         |
| <b>Totali ...</b>                               | <b>4,821,931</b>                         | <b>100 "</b> | <b>4,709,895</b> | <b>100 "</b> | <b>112,036</b>                | <b>"</b>   | <b>"</b>  | <b>"</b> | <b>41,623,953</b> | <b>100 "</b> |

PROSPETTO N° 7.

## Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola

(FERROVIE A

| DISTINZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |                      |                     |                 |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|---------------------|-----------------|
|                                                         | nel 1876                              | nel 1875             | Differenza nel 1876 |                 |
|                                                         |                                       |                      | in più              | in meno         |
| A pagamento ordinario .....                             | Chilometri<br>121 86                  | Chilometri<br>116 88 | Chilometri<br>4 98  | Chilometri<br>" |
| Per conto dello Stato .....                             | 137 13                                | 112 48               | 24 65               | "               |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

ALTA ITALIA)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                  |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875         |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità         | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno | in più    | in meno |                                              |           |                  |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire                                |           | Lire                      | Lire    |           |         | Tonnell.-chilom.                             |           | Tonnell.-chilom. |           | Tonn.-chil.               | Tonn.-chil. |           |         |
| 2,009,860                           | 5 12      | 107,119                   | "       | "         | 0 03    | 12,526,235                                   | 2 13      | 11,271,988       | 2 04      | 1,254,247                 | "           | 0 09      | "       |
| 1,271,255                           | 3 24      | 41,439                    | "       | "         | 0 09    | 8,291,617                                    | 1 41      | 8,056,931        | 1 46      | 234,686                   | "           | "         | 0 05    |
| 1,221,240                           | 3 11      | 53,948                    | "       | "         | 0 05    | 9,056,093                                    | 1 54      | 8,855,304        | 1 60      | 200,789                   | "           | "         | 0 06    |
| 1,962,009                           | 5 "       | 75,792                    | "       | "         | 0 10    | 17,818,157                                   | 3 03      | 16,449,601       | 2 98      | 1,368,556                 | "           | 0 05      | "       |
| 6,756,879                           | 17 22     | 319,165                   | "       | "         | 0 22    | 100,616,724                                  | 17 11     | 90,714,507       | 16 48     | 9,902,217                 | "           | 0 63      | "       |
| 1,730,075                           | 4 41      | 22,358                    | "       | "         | 0 20    | 23,638,424                                   | 4 87      | 27,130,795       | 5 "       | 1,507,629                 | "           | "         | 0 13    |
| 962,082                             | 2 45      | 142,249                   | "       | 0 20      | "       | 20,288,001                                   | 3 45      | 17,826,078       | 3 23      | 2,461,923                 | "           | 0 22      | "       |
| 23,168,524                          | 59 "      | 1,512,499                 | "       | 0 30      | "       | 386,715,066                                  | 65 76     | 367,496,261      | 66 77     | 19,218,805                | "           | "         | 1 01    |
| 162,761                             | 0 45      | 104,699                   | "       | 0 19      | "       | 4,107,690                                    | 0 70      | 2,572,921        | 0 44      | 1,534,769                 | "           | 0 26      | "       |
| 39,244,685                          | 100 "     | 2,379,268                 | "       | "         | "       | 588,068,007                                  | 100 "     | 550,374,386      | 100 "     | 37,683,621                | "           | "         | "       |

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

ALTA ITALIA)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 8 63                             | 8 34     | 0 29                | "       | 0 0708                                          | 0 0713   | "                   | 0 0005  |
| 8 93                             | 7 12     | 1 81                | "       | 0 0651                                          | 0 0633   | 0 0018              | "       |

## PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura, delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| DISTINZIONI DELLE MERCI PER NATURA          | Anno 1876                 |              | Anno 1875               |              | Differenze nel 1876                       |               |           |          |      |
|---------------------------------------------|---------------------------|--------------|-------------------------|--------------|-------------------------------------------|---------------|-----------|----------|------|
|                                             | Quintali<br>trasportati   | Per<br>cento | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci trasportate |               | per cento |          |      |
|                                             |                           |              |                         |              | In più                                    | In meno       | In più    | In meno  |      |
| Bevande e spiriti . . . . .                 | 2,390,410                 | 4 81         | 2,204,780               | 4 69         | Quintali<br>11,5630                       | Quintali<br>" | 0 12      | "        |      |
| Bitume e pece . . . . .                     | 391,650                   | 0 81         | 379,130                 | 0 81         | 12,520                                    | "             | "         | "        |      |
| Cereali e farine . . . . .                  | 9,052,080                 | 18 77        | 9,172,430               | 19 47        | "                                         | 120,350       | "         | 0 70     |      |
| Colori e materie coloranti . . . . .        | 341,150                   | 0 71         | 314,970                 | 0 66         | 26,180                                    | "             | 0 05      | "        |      |
| Combustibili . . . . .                      | Carbon fossile . . . . .  | 9,550,540    | 19 81                   | 8,417,400    | 17 87                                     | 1,133,140     | "         | 1 94     | "    |
|                                             | Legno da ardere . . . . . | 1,010,230    | 2 10                    | 905,100      | 1 94                                      | 105,130       | "         | 0 16     | "    |
| Concimi . . . . .                           | 663,680                   | 1 38         | 788,880                 | 1 67         | "                                         | 125,200       | "         | 0 29     |      |
| Derrate . . . . .                           | Alimentari . . . . .      | 704,270      | 1 46                    | 663,490      | 1 41                                      | 4,0780        | "         | 0 05     | "    |
|                                             | Coloniali . . . . .       | 840,470      | 1 74                    | 981,440      | 2 08                                      | "             | 140,970   | "        | 0 34 |
| Filati e tessuti . . . . .                  | 772,260                   | 1 60         | 637,670                 | 1 35         | 13,4590                                   | "             | 0 25      | "        |      |
| Materiali da costruzione                    | Legnami . . . . .         | 4,172,500    | 8 65                    | 4,194,390    | 8 91                                      | "             | 21,890    | "        | 0 26 |
|                                             | Marmi e graniti . . . . . | 6,309,170    | 13 08                   | 6,491,050    | 13 78                                     | "             | 181,880   | "        | 0 70 |
| Materie tessili greggie . . . . .           | 907,170                   | 1 88         | 1,044,570               | 2 21         | "                                         | 137,400       | "         | 0 33     |      |
| Metalli . . . . .                           | Greggi . . . . .          | 1,057,070    | 2 19                    | 1,015,790    | 2 15                                      | 4,1280        | "         | 0 04     | "    |
|                                             | Lavorati . . . . .        | 2,315,980    | 4 81                    | 2,043,930    | 4 33                                      | 27,2050       | "         | 0 48     | "    |
| Minerali e prodotti minerali . . . . .      | 848,280                   | 1 75         | 1,182,700               | 2 52         | "                                         | 334,420       | "         | 0 77     |      |
| Prodotti animali . . . . .                  | 239,230                   | 0 50         | 232,630                 | 0 49         | 6,600                                     | "             | 0 01      | "        |      |
| Prodotti chimico-industriali . . . . .      | 359,360                   | 0 75         | 396,070                 | 0 84         | "                                         | 36,710        | "         | 0 09     |      |
| Prodotti materie grasse . . . . .           | 739,020                   | 1 54         | 788,190                 | 1 67         | "                                         | 49,170        | "         | 0 13     |      |
| Prodotti vegetali . . . . .                 | 1,174,360                 | 2 44         | 1,211,500               | 2 57         | "                                         | 37,140        | "         | 0 13     |      |
| Stampati e carte . . . . .                  | 304,790                   | 0 63         | 283,710                 | 0 60         | 21,080                                    | "             | 0 03      | "        |      |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . . | 369,890                   | 0 77         | 366,430                 | 0 78         | 3,460                                     | "             | "         | 0 01     |      |
| Stracci ed avanzi . . . . .                 | 542,900                   | 1 12         | 504,260                 | 1 07         | 38,640                                    | "             | 0 05      | "        |      |
| Merci diverse . . . . .                     | 1,181,840                 | 2 45         | 1,180,890               | 2 51         | 00,950                                    | "             | "         | 0 06     |      |
| Sali e tabacchi . . . . .                   | 1,684,050                 | 3 49         | 1,396,310               | 2 97         | 287,740                                   | "             | 0 52      | "        |      |
| Trasporti per conto del Governo . . . . .   | 299,540                   | 0 62         | 228,750                 | 0 49         | 70,790                                    | "             | 0 13      | "        |      |
| Bozzoli . . . . .                           | 67,420                    | 0 14         | 72,490                  | 0 16         | "                                         | 5,070         | "         | 0 02     |      |
| <b>Totali . . . . .</b>                     | <b>48,219,310</b>         | <b>100 "</b> | <b>4,709,895</b>        | <b>100 "</b> | <b>112,036</b>                            | <b>"</b>      | <b>"</b>  | <b>"</b> |      |

## PROSPETTO N° 9.

**Particolari per classe del movimento del bestiame a grande e piccola velocità nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| INDICAZIONI<br>DEL BESTIAME<br>trasportato                                                                                                                                     | Anno 1876          |                     |                  |              | Anno 1875          |                     |                |              | Differenze nel 1876                    |            |                                         |            |                |            |           |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|------------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|--------------|----------------------------------------|------------|-----------------------------------------|------------|----------------|------------|-----------|------------|
|                                                                                                                                                                                | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale           | Per<br>cento | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale         | Per<br>cento | su i trasporti<br>a grande<br>velocità |            | su i trasporti<br>a piccola<br>velocità |            | su i totali    |            | per cento |            |
|                                                                                                                                                                                |                    |                     |                  |              |                    |                     |                |              | In<br>più                              | In<br>meno | In<br>più                               | In<br>meno | In<br>più      | In<br>meno | In<br>più | In<br>meno |
| Bestiame grosso, cioè,<br>cavalli, muli, grossi<br>puledri, bovi, tori,<br>vacche, pullini, gio-<br>venche, manzi, vi-<br>telles e vitelloni, mu-<br>letti, porci grossi . . . | 189,833            | 119,929             | 309,762          | 25           | 146,719            | 86,273              | 232,992        | 23 64        | 43,114                                 | "          | 33,656                                  | "          | 76,770         | "          | 1 36      | "          |
| Bestiame piccolo, cioè,<br>vitelli e porci mez-<br>zani e piccoli, mon-<br>toni, pecore, capre,<br>porcellini, capretti,<br>agnelli . . . . .                                  | 679,533            | 270,268             | 949,801          | 75           | 526,587            | 183,861             | 710,448        | 76 36        | 152,946                                | "          | 86,407                                  | "          | 239,353        | "          | "         | 1 36       |
| <b>Totali . . . . .</b>                                                                                                                                                        | <b>869,366</b>     | <b>390,197</b>      | <b>1,259,563</b> | <b>100</b>   | <b>673,306</b>     | <b>270,134</b>      | <b>943,440</b> | <b>100 "</b> | <b>196,060</b>                         | <b>"</b>   | <b>120,063</b>                          | <b>"</b>   | <b>316,123</b> | <b>"</b>   | <b>"</b>  | <b>"</b>   |

## PROSPETTO N° 10.

Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI               | Anno 1876           |             |                         |                                         | Anno 1875           |             |                         |                                         | Differenza nel 1876     |   |             |   |                             |            |                                                     |            |
|-------------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|---|-------------|---|-----------------------------|------------|-----------------------------------------------------|------------|
|                                           | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | sul numero dei convogli |   |             |   | sui convogli-<br>chilometro |            | sulla<br>percorrenza<br>media<br>di un<br>convoglio |            |
|                                           | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale                  |   | Giornaliero |   | In<br>più                   | In<br>meno | In<br>più                                           | In<br>meno |
|                                           |                     |             | In più                  | In meno                                 |                     |             | In più                  | In meno                                 |                         |   |             |   |                             |            |                                                     |            |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci. | 230,591             | 632         | 16,556,470              | 72                                      | 219,474             | 601         | 16,047,249              | 73                                      | 11,117                  | " | 31          | " | 509,221                     | "          | "                                                   | 1          |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .  | 14,076              | 39          | 246,522                 | 18                                      | 9,374               | 26          | 175,361                 | 19                                      | 4,702                   | " | 13          | " | 71,161                      | "          | "                                                   | 1          |
| Totale e medie generali . . . . .         | 244,667             | 671         | 16,802,992              | 69                                      | 228,848             | 627         | 16,222,610              | 71                                      | 15,819                  | " | 44          | " | 580,382                     | "          | "                                                   | 2          |

## PROSPETTO N° 11.

Composizione dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875.

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                              | Anno 1876  |         |        | Anno 1875  |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|-------------------------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                                       | Locomotive | Vetture | Vagoni | Locomotive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                                       |            |         |        |            |         |        | In più                      | In meno | In più                   | In meno | In più                | In meno |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci . . . . . N° | 1 081      | 4 6     | 12 70  | 1 071      | 4 7     | 11 90  | 0 010                       | "       | "                        | 0 1     | 0 80                  | "       |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . . "            | 1 002      | "       | 14 60  | 1 002      | "       | 13 50  | "                           | "       | "                        | "       | 1 10                  | "       |
| Medie generali . . . N°                               | 1 041      | 4 6     | 13 65  | 1 036      | 4 7     | 12 70  | 0 005                       | "       | "                        | 0 1     | 0 95                  | "       |

## PROSPETTO N° 12.

Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876                  |                                     |                                                            | Anno 1875                  |                                     |                                                            | Differenza sul 1876                              |           |                                          |         |                                                                |         |
|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | sulla<br>quantità<br>di materiale<br>in servizio |           | sul totale<br>dei chilometri<br>percorsi |         | sul percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo |         |
|                                     |                            |                                     |                                                            |                            |                                     |                                                            | In più                                           | In meno   | In più                                   | In meno | In più                                                         | In meno |
| Locomotive . . . . .                | Num.<br>727                | Chil.<br>22,103,356                 | Chil.<br>30,404                                            | Num.<br>727                | Chil.<br>20,741,195                 | Chil.<br>28,530                                            | Num.<br>"                                        | Num.<br>" | 1,362,161                                | "       | Chil.<br>1,874                                                 | "       |
| Vetture . . . . .                   | 2,175                      | 76,998,048                          | 35,401                                                     | 2,175                      | 76,418,312                          | 35,134                                                     | "                                                | "         | 579,736                                  | "       | 267                                                            | "       |
| Vagoni . . . . .                    | 14,675                     | 211,394,374                         | 14,405                                                     | 14,673                     | 191,027,632                         | 13,019                                                     | 2                                                | "         | 20,366,742                               | "       | 1,386                                                          | "       |

## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| INDICAZIONE DELLE SPESE                                                                   | Spesa nel 1876       |                                | Spesa nel 1875       |                                | Differenza nel 1876 |            |                                            |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------------------|---------------------|------------|--------------------------------------------|----------|
|                                                                                           | Totale               | Per convoglio-chilometro utile | Totale               | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |            | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |          |
|                                                                                           |                      |                                |                      |                                | In più              | In meno    | In più                                     | In meno  |
|                                                                                           | Lire C.              | Lire C.                        | Lire C.              | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C.    | Lire C.                                    | Lire C.  |
| 1. Spese generali e stipendi del personale superiore . . . . .                            | 485,340 25           | 0 0231                         | 399,368 92           | 0 0249                         | 65,981 33           | "          | 0 0032                                     | "        |
| 2. Stipendi e paghe ai capi deposito, macchinisti, fochisti e personale rimesse . . . . . | 1,624,027 56         | 0 0981                         | 1,574,480 38         | 0 0981                         | 49,547 18           | "          | "                                          | "        |
| 3. Premi per economie e percorrenze regolari . . . . .                                    | 1,006,960 63         | 0 0608                         | 896,999 09           | 0 0559                         | 109,961 54          | "          | 0 0049                                     | "        |
| 4. Combustibile, utura delle macchine ed illuminazione delle medesime . .                 | 10,279,740 89        | 0 6209                         | 9,763,401 23         | 0 6097                         | 496,339 66          | "          | 0 0112                                     | "        |
| 5. Alimentazione delle macchine . . . .                                                   | 279,434 66           | 0 0169                         | 294,969 55           | 0 0184                         | "                   | 15,524 89  | "                                          | 0 0015   |
| 6. Pulitura delle macchine e manutenzione occorrente . . . . .                            | 1,494,041 72         | 0 0902                         | 1,275,391 92         | 0 0795                         | 218,649 80          | "          | 0 0107                                     | "        |
| 7. Pulitura e manutenzione occorrente dei veicoli . . . . .                               | 546,793 46           | 0 0330                         | 469,672 48           | 0 0293                         | 77,120 98           | "          | 0 0037                                     | "        |
| 8. Manutenzione e riparazione delle macchine . . . . .                                    | 2,877,696 18         | 0 1738                         | 2,351,899 23         | 0 1465                         | 525,796 95          | "          | 0 0273                                     | "        |
| 9. Manutenzione e riparazione dei veicoli . . . . .                                       | 2,725,937 09         | 0 1647                         | 3,044,541 90         | 0 1897                         | "                   | 318,604 81 | "                                          | 0 0250   |
| 10. Manutenzione e rinnovo del mobilio ed attrezzi delle rimesse locomotive               | 9,971 25             | 0 0006                         | 30,648 21            | 0 0019                         | "                   | 20,676 96  | "                                          | 0 0013   |
| 11. { Verificatori . . . . .                                                              | 124,367 38           | 0 0075                         | 115,006 92           | 0 0072                         | 9,360 46            | "          | 0 0003                                     | "        |
| { Untura, carrozze e carri (Materie e mano d'opera) . . . . .                             | 402,431 94           | 0 0243                         | 419,419 74           | 0 0261                         | "                   | 16,987 80  | "                                          | 0 0018   |
| <b>Totale . . .</b>                                                                       | <b>21,836,743 01</b> | <b>1 3189</b>                  | <b>20,655,779 57</b> | <b>1 2872</b>                  | <b>1,180,963 44</b> | <b>"</b>   | <b>0 0317</b>                              | <b>"</b> |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo nel 1875.**

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| INDICAZIONE DELLE MATERIE consumate | Anno 1876               |                           |                          | Anno 1875               |                           |                          | Differenza nel 1876 |         |                             |         |                          |         |
|-------------------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|---------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|
|                                     | Totale                  | Consumo per percorrenza   |                          | Totale                  | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |         | sul consumo per percorrenza |         |                          |         |
|                                     |                         | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                         | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |         | per locomotiva-chilometro   |         | per convoglio-chilometro |         |
|                                     |                         |                           |                          |                         |                           |                          | In più              | In meno | In più                      | In meno | In più                   | In meno |
| Carbon fossile (1) . . . . .        | Chilogrammi 262,320,190 | Chilogrammi 11 868        | Chilogrammi 15 611       | Chilogrammi 242,787,590 | Chilogrammi 11 706        | Chilogrammi 14 966       | Chil. 19,532,600    | Chil. " | Chil. 0 162                 | Chil. " | Chil. 0 645              | Chil. " |
| Olio . . . . .                      | 588,863                 | 0 027                     | 0 035                    | 534,508                 | 0 0258                    | 0 033                    | 54,355              | "       | 0 0012                      | "       | 0 002                    | "       |

(1) Compresa la lignite e la legna nella quantità ridotta alla potenza calorifera del carbone.

Accidenti e loro conseguenze negli anni 1876 e 1875.  
(FERROVIE ALTA ITALIA)

| ANNO                           | ACCIDENTI E LORO CAUSE |                      |                               |                    |                        |                   |                              |                           |                            |                              |                                 |                  |                                           |                            | EFFETTI DEGLI ACCIDENTI |                                         |                   | MORTI                       |      |       | FERITI |                                   |                        | MORTI   |                                   |                        |                     |                     |             | FERITI   |                     |             |          |                                   |                     |             |          |                              |                     |             |          |                     |                     |             |          |    |   |    |
|--------------------------------|------------------------|----------------------|-------------------------------|--------------------|------------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------|-------------------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------|-----------------------------|------|-------|--------|-----------------------------------|------------------------|---------|-----------------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|-------------|----------|---------------------|-------------|----------|-----------------------------------|---------------------|-------------|----------|------------------------------|---------------------|-------------|----------|---------------------|---------------------|-------------|----------|----|---|----|
|                                | Influenze atmosferiche | Difetto della strada | Falsi segnali e false manovre | Ostacoli sulla via | Guasti alle locomotive | Guasti ai veicoli | Rotture d'assi di locomotive | Rotture d'assi di veicoli | Rotture di cerchi di ruote | Rotture di cerchi di veicoli | Rotture di cerchioni di veicoli | Cadute dai treni | Incontro di persone sulla via con i treni | Incendi dei treni in corsa | Incendi di fabbricati   | Accidenti diversi e cause non accertate | Atti d'imprudenza | Suicidi tentati o consumati | Urti | Morti | Feriti | Per causa di accidenti ferroviari | Per propria imprudenza | Suicidi | Per causa di accidenti ferroviari | Per propria imprudenza | Per tentati suicidi | Agenti del servizio | Viaggiatori | Estranei | Agenti del servizio | Viaggiatori | Estranei | per causa di accidenti ferroviari | Agenti del servizio | Viaggiatori | Estranei | per causa propria imprudenza | Agenti del servizio | Viaggiatori | Estranei | per tentati suicidi | Agenti del servizio | Viaggiatori | Estranei |    |   |    |
| 1876                           | 138                    | 25                   | 191                           | 153                | 1136                   | 128               | 21                           | 19                        | 2                          | 2                            | 38                              | 85               | 47                                        | 11                         | 674                     | 201                                     | 28                | 366                         | 158  | 100   | 404    | 11                                | 66                     | 23      | 265                               | 134                    | 5                   | 10                  | 1           | 28       | 38                  | 23          | 243      | 21                                | 1                   | 94          | 5        | 35                           | 5                   | 23          | 243      | 21                  | 1                   | 94          | 5        | 35 | 5 | 23 |
| 1875                           | 1                      | 24                   | 144                           | 136                | 986                    | 273               | 17                           | 17                        | 2                          | 2                            | 42                              | 55               | 55                                        | 2                          | 1599                    | 30                                      | 416               | 253                         | 93   | 420   | 4      | 61                                | 28                     | 49      | 365                               | 6                      | 1                   | 3                   | 34          | 27       | 26                  | 24          | 25       | 329                               | 2                   | 26          | 2        | 26                           | 24                  | 25          | 329      | 2                   | 26                  | 2           | 26       |    |   |    |
| Differenze (in più... in meno) | 137                    | 1                    | 47                            | 20                 | 170                    | 145               | 2                            | 2                         | 2                          | 2                            | 4                               | 85               | 12                                        | 11                         | 925                     | 201                                     | 2                 | 50                          | 100  | 16    | 7      | 5                                 | 7                      | 216     | 231                               | 1                      | 2                   | 2                   | 6           | 11       | 2                   | 219         | 4        | 235                               | 5                   | 3           | 219      | 4                            | 235                 | 5           | 3        | 219                 | 4                   | 235         | 5        | 3  |   |    |

Numero dei viaggiatori morti e feriti (esclusi i suicidi) in proporzione di ogni chilometro di strada in esercizio e di ogni milione di viaggiatori trasportati.

(FERROVIE ALTA ITALIA)

| ANNO                           | LUNGHEZZA MEDIA della rete in esercizio<br>Chilometri | NUMERO DEI VIAGGIATORI trasportati | MORTI  |                                            | FERITI   |                                             | R A P P O R T O                            |         |                                             |        |        |       |        |        |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------|--------|--------------------------------------------|----------|---------------------------------------------|--------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|--------|--------|-------|--------|--------|
|                                |                                                       |                                    | Numero | per ogni chilometro di strada in esercizio | Numero   | per ogni milione di viaggiatori trasportati | per ogni chilometro di strada in esercizio |         | per ogni milione di viaggiatori trasportati |        |        |       |        |        |
|                                |                                                       |                                    | Numero | Morti                                      | Numero   | Feriti                                      | Morti                                      | Feriti  | Morti                                       | Feriti | Numero | Morti | Numero | Feriti |
| 1876                           | 3358                                                  | 17,907,876                         | 1      | 26                                         | 0,000238 | 0,00774                                     | 0,056                                      | 0,052   | 0,056                                       | 1,452  | 0,052  | 0,112 | 0,052  | 1,452  |
| 1875                           | 3308                                                  | 17,890,508                         | 3      | 25                                         | 0,000610 | 0,00756                                     | 0,168                                      | 0,168   | 0,168                                       | 1,400  | 0,168  | 0,112 | 0,168  | 1,400  |
| Differenze (in più... in meno) | 50                                                    | 47,368                             | 2      | 1                                          | 0,000612 | 0,00018                                     | 0,00018                                    | 0,00018 | 0,00018                                     | 0,052  | 0,052  | 0,052 | 0,052  | 0,052  |



### Accidenti più gravi durante il 1876.

Cenni sommarî sugli  
accidenti.

Gli accidenti più gravi che si deplorarono sulle ferrovie dell'Alta Italia nel decorso anno 1876 sono i seguenti :

1° Lo scontro di due treni avvenuto il 13 gennaio fra le stazioni di Bistagno e Ponti sulla linea Acqui-Savona.

In detto scontro rimasero gravemente feriti tre viaggiatori ed i due capi conduttori dei treni: inoltre riportarono ferite meno gravi e contusioni alcuni altri viaggiatori ed agenti ferroviari.

In seguito del relativo processo giudiziario, si ritennero responsabili di tale accidente, il capo stazione di Ponti che venne condannato ad un mese di carcere ed a lire 51 di multa, e quello di Bistagno che venne condannato a sei giorni di carcere ed alla multa di lire 51 ;

2° Nella notte dal 3 al 4 febbraio, all'entrata della stazione di Piteccio, sulla linea Bologna-Pistoia, essendosi rotto il vetro indicatore della locomotiva che rimorchiava un treno viaggiatori, ed il macchinista essendo rimasto gravemente scottato dall'acqua calda e vapore che sortì fuori dal vetro rotto, fu reso inabile ad eseguire le manovre necessarie per fermare la locomotiva.

Il treno perciò oltrepassando il punto di arresto prescritto andò ad urtare violentemente contro il terrapieno ove ha termine un binario morto, sul quale esso doveva entrare.

Per effetto dell'urto rimasero feriti gravemente tre agenti del servizio (compreso il macchinista). Due altri agenti poi e due viaggiatori militari riportarono ferite di poco conto.

Come emerge dalla sua narrazione, questo accidente si dovette ritenere come conseguenza di forza maggiore ;

3° Il 7 marzo nella stazione di Desenzano un treno viaggiatori a causa di una falsa manovra di scambi, investì un treno merci che trovavasi fermo nella stazione stessa.

Non si ebbe a deplorare alcuna disgrazia nè ai viaggiatori nè al personale di servizio, e solo due signore ed un conduttore riportarono qualche leggerissima contusione ;

4° Il 22 settembre nella galleria detta Ruta fra le stazioni di Santa Margherita e di Camogli sulla linea Spezia-Genova, un treno viaggiatori investì la parte posteriore di un treno merci facoltativo che trovavasi fermo nella galleria suddetta, e che lo aveva preceduto nella stessa direzione.

A causa di tale investimento sei viaggiatori riportarono leggere contusioni, ed il personale di servizio qualche ferita.

L'investimento avvenne per le seguenti circostanze :

Il treno merci facoltativo che era partito pel primo da Santa Margherita, essendo troppo pesante, non poteva essere rimorchiato dalla locomotiva di servizio. E pertanto fu diviso in due parti; e mentre quella anteriore era rimorchiata alla prossima stazione di Camogli, la parte posteriore erasi lasciata sulla strada per essere ripresa con la locomotiva stessa dopo riparata a Camogli la prima metà del treno, quando avvenne l'investimento.

Essendosi riconosciuti responsabili dell'accidente il capo stazione di Santa Margherita per avere lasciato partire il treno merci facoltativo troppo pesante; ed il capo conduttore del treno medesimo per non avere assicurata con i segnali prescritti la parte del treno lasciata sulla via, vennero ambedue degradati;

5° Nel giorno 8 novembre fra le stazioni di Verona e Somma Campagna un treno merci ordinario urtò con un treno merci facoltativo.

Si ebbero a deplorare due agenti di servizio morti e tre feriti, oltre a sensibili danni nel materiale dei due treni.

L'urto fu causato da una falsa manovra di scambi fatta nella stazione di Somma Campagna. Il guarda eccentriche ritenuto responsabile della disgrazia venne arrestato.

È tuttora in corso il relativo processo contro il medesimo con imputazione di omicidi e ferimenti involontari e contro il signor Direttore generale dell'esercizio delle ferrovie Alta Italia, come responsabile civile verso le parti lese e verso l'erario per le spese processuali;

6° Nel giorno 12 novembre essendosi deplorato un altro urto fra due treni nella stazione di Milano, a causa di falso scambio, nonostante non ne fosse conseguita alcuna disgrazia alle persone, pure il Ministero in vista del ripetersi di analoghi accidenti, ritenne opportuno di promuovere una speciale inchiesta amministrativa, per quei provvedimenti che potrebbe essere il caso di fare nell'interesse della regolarità e sicurezza del servizio delle manovre.

Detta inchiesta non è ancora espletata.

### Manutenzione.

Fra i lavori eseguiti od intrapresi per le opere d'arte si accennano specialmente:

Opere d'arte.

L'intrapresa ricostruzione con travate metalliche dei ponti provvisori in legname sui torrenti Quigliano, Portigliolo e Sansobbia (linea Genova-Ventimiglia) rovinati da piene straordinarie.

I restauri fatti alla galleria d'Exilles (linea Torino-Bardonnecchia) in un tratto di 18 metri, ove eransi manifestati sensibili cedimenti nella volta.

Il rifacimento sulla linea Mondovi-Carrù di una parte dei muri di sponda di difesa contro l'Ellero, rovinati dalle piene avute nella primavera 1876, e rinforzo poi con gettate di grossi massi.

L'esecuzione dei lavori pel consolidamento provvisorio della galleria di Moncalvo fra Asti e Casale in seguito ai gravi guasti in essa manifestati.

Le gettate di massi a difesa dei ponti sulla Dora presso Sant'Antonino (linea Torino-Bardonnecchia) sul Po presso Mezzanacorti (Linea Pavia-Voghera) sulla Polcevera (Genova-Ventimiglia) e sulla Trebbia (Alessandria-Piacenza).

L'allargamento di sei ponticelli metallici fra Pistoia e Pisa, per potervi far transitare i veicoli aventi la sagoma normale di carico adottata pel servizio cumulativo italiano.

L'esecuzione d'una parte dei rinforzi del ponte metallico sull'Oglio (linea Cremona-Mantova).

Corpo stradale.

Nel corso dell'anno, si eseguirono parecchi lavori di manutenzione straordinaria consistenti in notevoli gettate di massi fatte tanto sulla ferrovia Voltri-Savona per difenderla dalle mareggiate, quanto su quella Bologna-Pistoia per difenderla in vari punti dalle corrosioni del Reno e segnatamente presso Casalecchio, Vergato e nel tratto fra Porretta e Molino del Pallone. Su questo tratto poi si provvide pure alla costruzione dei contrafforti a sostegno dei massi minaccianti di cadere dalle scarpate delle trincee, ed alla sistemazione di rilevati e trincee. Sulle linee Mondovi-Bastia, Castagnole-Asti, Asti-Casale e Bra-Savona si provvide allo sgombrò di frane cadute.

Fu compiuta infine la massicciata fra Massa e Spezia.

Stazioni e fabbricati.

Nella stazione di Verona si portò a compimento la nuova tettoia e si aumentarono i binari ed i fabbricati.

Si compì il nuovo fabbricato ed il riordinamento della stazione di Bologna.

Si collocarono nuovi binari e piattaforme nella stazione di Savona nella quale si ampliò pure lo scalo merci a piccola velocità ed il magazzino merci a grande velocità.

Nella stazione di Rovigo si aumentarono i binari e le piattaforme, si ampliò la rimessa locomotive, e si costruì un nuovo magazzino per le merci. Tutti questi lavori erano richiesti dall'aumentata importanza della stazione stessa ove si è innestata la ferrovia Legnago-Rovigo-Adria.

Nelle stazioni di Pietra Ligure, Genova P. B., Bordighera, Diano Marina, Viareggio, Celle, Rapallo, Arenzano, Vado,

Spigno, Udine, San Germano, Livorno, Carrù e Borgo a Buggiano si ampliarono, secondo i bisogni del servizio i binari ed i fabbricati. Ed in quelle di Porto Maurizio, San Stefano Riva, Bordighera, Oneglia si ampliarono i magazzini merci.

Ad Usmate ed Arcore si costruirono i magazzini nuovi.

A Dego-Piana, ed a Ponti si sistemarono i piani caricatori.

Ed infine alla stazione di Massa fu compiuto il rifornitore con serbatoio e condotta d'acqua.

Venne collocata in opera qualche bilancia a ponte e qualche piattaforma nelle stazioni ove maggiormente lo richiedevano le esigenze del servizio. E si garantirono, con segnali a disco mobili a distanza, le stazioni di Serravalle, Ripafratta, Rifredi, San Piero, Quinto, Bogliasco, Sori, Camogli e Zoagli.

Furono collocate in opera le tabelle monitorie lungo la linea Pistoia-Pisa.

I rifacimenti di binario furono fatti quasi esclusivamente con la rotaia tipo Vignolles d'acciaio di 9 metri di lunghezza del peso di 37 chilogrammi per metro lineare ed a giunto sospeso.

Per l'ordinaria manutenzione delle linee tuttora armate con rotaie di vecchio tipo si utilizzò il materiale in buono stato tolto dalle linee rifatte.

La rifazione di binari eseguita nell'anno 1876 misura una lunghezza totale di metri 147,474. Per metri 132,972 furono adoperate ruotaie di acciaio di metri 9, e per metri 14,402 ruotaie anche di acciaio, ma di metri 6. Queste ruotaie di metri 6 vennero adoperate sulle linee governative Liguri e su quella Savona-Acqui-Bra.

Le linee e la lunghezza dei tratti su cui venne eseguita la rifazione sono:

|     |                                        |       |                |
|-----|----------------------------------------|-------|----------------|
| 1.  | Linea Spezia-Confine francese. . . . . | Metri | 8,000          |
| 2.  | " Savona-Acqui-Bra . . . . .           | "     | 7,402          |
| 3.  | " Torino-Cuneo . . . . .               | "     | 8,150          |
| 4.  | " Milano-Camerlata . . . . .           | "     | 6,087          |
| 5.  | " Milano-Ticino . . . . .              | "     | 5,299          |
| 6.  | " Milano-Piacenza . . . . .            | "     | 4,400          |
| 7.  | " Alessandria-Arona . . . . .          | "     | 8,700          |
| 8.  | " Firenze-Massa . . . . .              | "     | 13,475         |
| 9.  | " Verona-Mantova . . . . .             | "     | 2,000          |
| 10. | " Verona-Ala . . . . .                 | "     | 2,007          |
| 11. | " Bologna-Pontelagoscuro . . . . .     | "     | 19,576         |
| 12. | " Milano-Peschiera . . . . .           | "     | 21,060         |
| 13. | " Mestre-Confine Illirico . . . . .    | "     | 5,843          |
| 14. | " Venezia-Peschiera . . . . .          | "     | 35,475         |
|     | Totale . . . . .                       | Metri | <u>147,474</u> |

Meccanismi.

Tabelle monitorie.

Armamento.

Si aggiunge infine che oltre ai rifacimenti sopra specificati ne venne eseguito uno di circa 1500 metri di binario con ruote in ferro usate ma ancor buone da 5 metri sulla linea Calolzio-Lecco.

### Materiale e trazione.

#### Locomotive.

Vennero proseguite le modificazioni di cui si è fatto cenno nella precedente relazione, e che consistono essenzialmente nell'aumento dell'ampiezza delle griglie per accrescere la potenza vaporizzatrice delle caldaie o per utilizzare il combustibile minuto o scadente; e nella costruzione di nuovi forni si soppressero le armature del cielo del focolaio, sostituendo ad esse i tiranti.

Inoltre stante il continuo aumento del peso dei treni diretti e la conseguente insufficienza delle antiche locomotive a ruote libere per poterli regolarmente rimorchiare, la Società fece eseguire la riduzione a quattro ruote accoppiate delle dette antiche locomotive a ruote libere, adottando le disposizioni di un tipo di locomotive già in servizio e che dette finora ottimi risultati.

#### Caldaie.

Nel decorso anno vennero sostituite 50 caldaie nuove ad altrettante vecchie messe fuori uso, adottando per esse opportune dimensioni per poter aumentare di due atmosfere la pressione di lavoro delle locomotive a quattro ruote, tipo Médoc, e di un'atmosfera quella delle locomotive di altra categoria. Di dette cinquanta caldaie nuove, venti vennero costruite nelle officine sociali e trenta in officine estere.

Le lamiere adoperate per dette caldaie continuarono ad essere quelle di ferro scelto, la Società non avendo ritenuto opportuno di adoperare lastre di acciaio che furono e sono ancora in esperimento su altre ferrovie estere.

#### Focolai.

In quanto ai focolai, nel corso dell'anno ne furono ricambiati 62 (oltre i 50 delle innanzi dette caldaie nuove), e vennero tutti costruiti nelle officine sociali, cioè 42 a Torino, 19 a Verona ed uno a Milano, e per essi si adoperarono lastre di rame di Inghilterra e di Francia.

#### Acqua per l'alimentazione delle locomotive.

A causa della grande influenza che la qualità delle acque esercita sulla conservazione e durata delle caldaie, la Società ha iniziati gli opportuni studi circa le disposizioni altrove già adottate (e principalmente a Vienna) per la depurazione dell'acqua, onde vedere se e come convenga applicarle sulla rete dell'Alta Italia.

#### Cilindri.

Durante l'anno 1876 si ricambiarono 54 cilindri che furono

quasi tutti forniti dalle stesse case estere che fornirono le locomotive.

Però la Società cominciò ad ordinare la graduale costruzione dei modelli di cilindri, e ne affidò la confezione a stabilimenti nazionali, i quali corrisposero soddisfacentemente alla fiducia in essi riposta. Ottenuti i modelli, potranno anche i cilindri fondersi in Italia.

È da osservarsi che quasi tutti i cilindri ricambiati appartenevano alle locomotive a cilindri interni. E che tanto questo fatto, quanto e specialmente la rottura degli assi a gomito delle locomotive stesse hanno indotto questa Società a preferire il tipo di locomotive a cilindri esterni.

Infine, senza entrare in particolari di poco interesse, si aggiunge che, nello scopo di potersi servire delle ligniti, furono, durante l'anno, applicate le cuffie-parascintille sulla sommità dei camini di oltre 100 locomotive. Ma tale espediente avendo fatto cattiva prova, tanto relativamente allo scopo che con esso si voleva conseguire, quanto per ragione della durata delle cuffie stesse, che fu troppo breve, si pensa a sostituire le suddette cuffie con una graticola nella camera a fumo, a similitudine di quanto già praticasi dalla Società delle ferrovie Romane.

In quanto al personale dei macchinisti, visto che i candidati a tali posti lasciavano a desiderare tanto per le conoscenze tecniche, quanto per quelle relative ai regolamenti di servizio, la Società, che fin dagli scorsi anni era preoccupata dalla difficoltà di ottenere abili macchinisti, venne nella determinazione di stabilire apposite scuole per gli operai allievi macchinisti, ed i primi corsi di lezioni, ai quali intervennero in complesso circa cento allievi, ebbero luogo appunto nell'anno 1876.

Dopo le relative corse di prove fatte diverse volte in Italia colle vetture Pullmann, si riconobbe che esse potevano ammettersi in regolare circolazione.

Fatte pertanto le occorrenti pratiche con la casa proprietaria e fornitrice di tali vetture, ora se ne trovano sulla rete dell'Alta Italia tre già completamente montate ed anche collaudate da apposita Commissione tecnica governativa.

Esse però non sono state ancora messe a disposizione del pubblico, a causa di talune difficoltà di ordine puramente amministrativo, insorte con la surriferita Ditta proprietaria.

Parascintille.

Macchinisti.

Vetture Pullmann.



**B. — Ferrovie Romane.**



## PROSPETTO N° 1.

Lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876, e confronto con quelle in esercizio al 31 dicembre 1875.

(FERROVIE ROMANE)

| Numero d'ordine | INDICAZIONE DELLE LINEE         | Lunghezze effettive in esercizio |                     |                  | Annotazioni                                                                  |
|-----------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------|
|                 |                                 | al 31 dicembre 1876              | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 |                                                                              |
|                 |                                 | Chil.                            | Chil.               | Chil.            |                                                                              |
| 1               | Firenze-Livorno . . . . .       | 98                               | 98                  | "                | (1) Ha comuni chil. 9 con la linea BOLOGNA-MAGLIE-OTRANTO.                   |
| 2               | Pisa-Colle Salvetti . . . . .   | 15                               | 15                  | "                | (2) Id. 12 id. LIVORNO-CIVITAVECCHIA.                                        |
| 3               | Livorno-Civitavecchia . . . . . | 254                              | 254                 | "                | (3) Id. 14 id. ROMA-CEPRANO.                                                 |
| 4               | Civitavecchia-Roma . . . . .    | 81                               | 81                  | "                | NB. Il tronco Asciano-Grosseto venne eseguito per conto diretto dello Stato. |
| 5               | Firenze-Foligno . . . . .       | 205                              | 205                 | "                |                                                                              |
| 6               | Empoli-Orvieto . . . . .        | 194                              | 194                 | "                |                                                                              |
| 7               | Orvieto-Orte . . . . .          | 43                               | 43                  | "                |                                                                              |
| 8               | Tuoro-Chiusi . . . . .          | 29                               | 29                  | "                |                                                                              |
| 9               | Ancona-Corese . . . . .         | (1) 258                          | 258                 | "                |                                                                              |
| 10              | Corese-Roma . . . . .           | 37                               | 37                  | "                |                                                                              |
| 11              | Cecina-Saline . . . . .         | 30                               | 30                  | "                |                                                                              |
| 12              | Asciano-Grosseto . . . . .      | (2) 97                           | 97                  | "                |                                                                              |
| 13              | Cancello-Laura . . . . .        | 50                               | 50                  | "                |                                                                              |
| 14              | Napoli-Ceprano . . . . .        | 137                              | 137                 | "                |                                                                              |
| 15              | Ceprano-Roma . . . . .          | 125                              | 125                 | "                |                                                                              |
| 16              | Roma-Frascati . . . . .         | (3) 20                           | 20                  | "                |                                                                              |
|                 | Totale . . . . .                | 1,673                            | 1,673               | "                |                                                                              |

**Materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1876, e confronto con quello in servizio e costruzione al 31 dicembre 1875.**

(FERROVIE ROMANE)

| INDICAZIONE DEL MATERIALE                              | ANNO 1876    |                |              | ANNO 1875    |                |              | DIFFERENZE NEL 1876       |           |                              |            |            |          |
|--------------------------------------------------------|--------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|---------------------------|-----------|------------------------------|------------|------------|----------|
|                                                        | in servizio  | in costruzione | TOTALE       | in servizio  | in costruzione | TOTALE       | sul materiale in servizio |           | sul materiale in costruzione |            | Sul totale |          |
|                                                        |              |                |              |              |                |              | in più                    | in meno   | in più                       | in meno    | in più     | in meno  |
|                                                        | N°           | N°             |              | N°           | N°             |              | N°                        | N°        | N°                           | N°         | N°         | N°       |
| <b>Macchine locomotive.</b>                            |              |                |              |              |                |              |                           |           |                              |            |            |          |
| Locomotive a ruote libere . . . . .                    | 20           | 14             | 20           | 21           | 12             | 21           | 1                         | 2         | "                            | 7          | 1          |          |
| Id. a 4 ruote accoppiate . . . . .                     | 132          | 6              | 146          | 127          | "              | 139          | 1                         | 6         | "                            | 5          | "          |          |
| Id. a 6 ruote accoppiate . . . . .                     | 79           |                | 85           | 80           |                | 80           | "                         |           | "                            |            | "          |          |
| <b>Totali . . . . .</b>                                | <b>231</b>   | <b>20</b>      | <b>251</b>   | <b>228</b>   | <b>12</b>      | <b>240</b>   | <b>3</b>                  | <b>8</b>  | <b>"</b>                     | <b>11</b>  | <b>"</b>   | <b>"</b> |
| <b>Vetture da viaggiatori.</b>                         |              |                |              |              |                |              |                           |           |                              |            |            |          |
| Vetture Reali e saloni . . . . .                       | 15           | "              | 15           | 15           | "              | 15           | "                         | "         | "                            | "          | "          | "        |
| Id. break . . . . .                                    | 6            | "              | 6            | 6            | "              | 6            | "                         | "         | "                            | "          | "          | "        |
| Id. di 1ª classe . . . . .                             | 122          | 10             | 132          | 118          | 10             | 128          | 4                         | "         | "                            | 4          | 1          |          |
| Id. miste di 1ª e 2ª classe . . . . .                  | 39           | "              | 39           | 40           | "              | 40           | 1                         | "         | "                            | 1          | "          |          |
| Id. di 2ª classe . . . . .                             | 191          | "              | 191          | 187          | "              | 187          | 4                         | "         | "                            | 4          | "          |          |
| Id. di 3ª classe . . . . .                             | 462          | "              | 462          | 472          | "              | 472          | "                         | "         | "                            | "          | 10         |          |
| <b>Totali . . . . .</b>                                | <b>884</b>   | <b>10</b>      | <b>844</b>   | <b>838</b>   | <b>10</b>      | <b>848</b>   | <b>4</b>                  | <b>"</b>  | <b>"</b>                     | <b>"</b>   | <b>4</b>   | <b>"</b> |
| <b>Vagoni da merci, bestiami e diversi.</b>            |              |                |              |              |                |              |                           |           |                              |            |            |          |
| Vagoni da bagagli . . . . .                            | 134          | "              | 134          | 124          | "              | 124          | 10                        | "         | "                            | 10         | "          |          |
| Id. da scuderia . . . . .                              | 39           | "              | 39           | 39           | "              | 39           | "                         | "         | "                            | "          | "          |          |
| Id. pel trasporto montoni e piccolo bestiame . . . . . | 14           | "              | 14           | 14           | "              | 14           | "                         | "         | "                            | "          | "          |          |
| Id. coperti da merci . . . . .                         | 427          | 100            | 427          | 437          | 100            | 437          | 10                        | "         | "                            | "          | 10         |          |
| Id. coperti da bestiame e merci . . . . .              | 1,263        | 25             | 1,363        | 1,146        | "              | 1,246        | 107                       | 25        | "                            | 107        | "          |          |
| Id. scoperti da bestiame e merci . . . . .             | 1,027        | "              | 1,027        | 964          | "              | 964          | 73                        | "         | "                            | 98         | "          |          |
| Id. piatti da merci . . . . .                          | 241          | "              | 241          | 241          | "              | 241          | "                         | "         | "                            | "          | "          |          |
| Id. da ghiaia . . . . .                                | 10           | "              | 10           | 10           | "              | 10           | 10                        | "         | "                            | 10         | "          |          |
| Id. da legname . . . . .                               | 193          | "              | 193          | 193          | "              | 193          | "                         | "         | "                            | "          | "          |          |
| Id. da trasporto carrozze . . . . .                    | 6            | "              | 6            | 6            | "              | 6            | "                         | "         | "                            | "          | "          |          |
| Id. da cisterna per trasporto acqua . . . . .          | "            | "              | "            | "            | "              | "            | "                         | "         | "                            | "          | "          |          |
| Id. da soccorso . . . . .                              | 19           | "              | 19           | 16           | "              | 16           | 3                         | "         | "                            | 3          | "          |          |
| Id. pel trasporto grosse artiglierie . . . . .         | 20           | "              | 20           | 20           | "              | 20           | "                         | "         | "                            | "          | "          |          |
| Id. diversi . . . . .                                  | 86           | "              | 86           | 36           | "              | 36           | "                         | "         | "                            | "          | "          |          |
| <b>Totali . . . . .</b>                                | <b>3,419</b> | <b>125</b>     | <b>3,544</b> | <b>3,226</b> | <b>100</b>     | <b>3,326</b> | <b>193</b>                | <b>25</b> | <b>"</b>                     | <b>218</b> | <b>"</b>   | <b>"</b> |

PROSPETTO N° 3.

**Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per convoglio-**  
(FERROVIE)

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                  | LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATE |                    |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------------|--------------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 | nell'anno 1876             | nell'anno 1875     |
| Chilometri<br>1673                        | Chilometri<br>1673  | Chilometri<br>"  | Chilometri<br>1647         | Chilometri<br>1622 |

I. -

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI          | Anno 1876            |                                    |                                |              | Anno 1875            |                                    |
|------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|----------------------|------------------------------------|
|                                    | Totale               | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale               | Per chilometro di linea esercitata |
|                                    | L. C.                | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.                | L. C.                              |
| Viaggiatori .....                  | 14,630,989 63        | 8,883 41                           | 2 50                           | 53 74        | 14,392,732 98        | 8,873 45                           |
| Trasporti a grande velocità .....  | 3,436,488 99         | 2,086 51                           | 0 59                           | 12 62        | 3,102,906 13         | 1,962 33                           |
| Trasporti a piccola velocità ..... | 9,043,794 63         | 5,491 07                           | 1 55                           | 33 21        | 8,276,747 95         | 5,102 80                           |
| Prodotti diversi .....             | 116,400 18           | 70 67                              | 0 02                           | 0 43         | 113,693 45           | 70 10                              |
| <b>Totali ...</b>                  | <b>27,227,673 43</b> | <b>16,531 66</b>                   | <b>4 66</b>                    | <b>100 "</b> | <b>25,966,082 51</b> | <b>16,008 68</b>                   |

II. -

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                    | Anno 1876            |                                    |                                |              | Anno 1875            |                                    |
|-------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|----------------------|------------------------------------|
|                                                             | Totale               | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale               | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                             | L. C.                | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.                | L. C.                              |
| Spese generali dell'amministrazione centrale .....          | 595,434 95           | 361 53                             | 0 102                          | 2 89         | 564,958 56           | 348 31                             |
| Spese generali dell'esercizio (compreso il telegrafo) ..... | 1,207,744 53         | 733 30                             | 0 206                          | 5 86         | 1,273,676 11         | 785 25                             |
| Traffico e movimento - Ufficio centrale.                    | 300,427 04           | 182 41                             | 0 051                          | 1 46         | 263,605 57           | 162 52                             |
| Spese per le stazioni .....                                 | 3,666,867 57         | 2,226 39                           | 0 627                          | 17 78        | 3,194,646 55         | 1,969 57                           |
| Spese per i convogli. ....                                  | 686,460 29           | 416 79                             | 0 117                          | 13 32        | 645,996 96           | 398 27                             |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali .....         | 869,672 01           | 528 03                             | 0 149                          | 4 21         | 830,073 84           | 511 76                             |
| Spese per la trazione .....                                 | 3,067,805 92         | 1,874 81                           | 0 528                          | 14 96        | 3,269,949 09         | 2,015 99                           |
| Spese per il materiale mobile .....                         | 1,933,927 08         | 1,174 21                           | 0 331                          | 9 37         | 2,043,838 45         | 1,260 10                           |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali .....           | 223,456 54           | 135 67                             | 0 040                          | 1 08         | 208,359 36           | 128 45                             |
| Spese di manutenzione e sorveglianza della via .....        | 7,592,961 89         | 4,610 18                           | 1 299                          | 36 79        | 7,205,514 88         | 4,442 36                           |
| Manutenzione dei fabbricati .....                           | 469,564 96           | 285 10                             | 0 080                          | 2 28         | 303,190 95           | 186 92                             |
| Spese generali dei magazzini (1) ....                       | "                    | "                                  | "                              | "            | "                    | "                                  |
| <b>Totali ...</b>                                           | <b>20,634,322 78</b> | <b>12,528 42</b>                   | <b>3 580</b>                   | <b>100 "</b> | <b>19,803,809 82</b> | <b>12,209 50</b>                   |

(1) Le spese generali dei magazzini sono comprese nella quota delle spese generali dell'amministrazione centrale.

chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

ROMANE)

| TATA             |                | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                     |         |
|------------------|----------------|---------------------------|---------------------|---------|
| Aumento nel 1876 | nell'anno 1876 | nell'anno 1875            | Differenza nel 1876 |         |
|                  |                |                           | in più              | in meno |
| Chilometri<br>25 | 5,844,395      | 5,500,067                 | 344,328             | "       |

### Prodotti.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                 |         |                                             |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sul prodotto per chilometro di linea esercitata |         | sul prodotto per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                          | in meno | in più                                      | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                           | L. C.   | L. C.                                       | L. C.   |           |         |
| 2 62                           | 55 43     | 238,256 65          | "       | 9 96                                            | "       | "                                           | 0 12    | "         | 1 69    |
| 0 58                           | 12 26     | 333,580 86          | "       | 124 18                                          | "       | 0 01                                        | "       | 0 36      | "       |
| 1 50                           | 31 87     | 767,046 68          | "       | 388 27                                          | "       | 0 05                                        | "       | 1 34      | "       |
| 0 02                           | 0 44      | 2,706 73            | "       | 0 57                                            | "       | "                                           | "       | "         | 0 01    |
| 4 72                           | 100 "     | 1,261,590 92        | "       | 522 98                                          | "       | "                                           | 0 06    | "         | "       |

### Spese.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |            |                                                |         |                                            |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|------------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |            | sulle spese per chilometro di linea esercitata |         | sulle spese per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno    | in più                                         | in meno | in più                                     | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.      | L. C.                                          | L. C.   | L. C.                                      | L. C.   |           |         |
| 0 103                          | 2 85      | 30,476 39           | "          | 13 22                                          | "       | "                                          | 0 001   | 0 04      | "       |
| 0 231                          | 6 44      | "                   | 65,931 58  | "                                              | 51 96   | "                                          | 0,025   | "         | 0 58    |
| 0 048                          | 1 33      | 36,821 47           | "          | 19 89                                          | "       | 0 003                                      | "       | 0 13      | "       |
| 0 581                          | 16 13     | 472,221 02          | "          | 256 82                                         | "       | 0 046                                      | "       | 1 65      | "       |
| 0 117                          | 3 26      | 40,463 33           | "          | 18 52                                          | "       | "                                          | "       | 0 06      | "       |
| 0 151                          | 4 20      | 39,598 17           | "          | 16 27                                          | "       | "                                          | 0 002   | 0 01      | "       |
| 0 594                          | 16 51     | "                   | 182,143 17 | "                                              | 141 18  | "                                          | 0 066   | "         | 1 55    |
| 0 372                          | 10 32     | "                   | 109,911 37 | "                                              | 85 89   | "                                          | 0 041   | "         | 0 95    |
| 0 038                          | 1 05      | 15,097 18           | "          | 7 22                                           | "       | 0 002                                      | "       | 0 03      | "       |
| 1 310                          | 36 38     | 387,447 51          | "          | 167 82                                         | "       | "                                          | 0 011   | 0 41      | "       |
| 0 055                          | 1 53      | 166,374 01          | "          | 98 18                                          | "       | 0 025                                      | "       | 0 75      | "       |
| "                              | "         | "                   | "          | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 3 600                          | 100 "     | 890,512 96          | "          | 318 92                                         | "       | 0 070                                      | "       | "         | "       |

## PROSPETTO N° 4.

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori per

(FERROVIE

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | NUMERO E PROPORZIONI DELLE CLASSI FRA LORO |              |           |              |                               |         |           |         | PRODOTTO      |              |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|-----------|--------------|-------------------------------|---------|-----------|---------|---------------|--------------|
|                                                       | nel 1876                                   |              | nel 1875  |              | Differenza nell'anno 1876     |         |           |         | nel 1876      |              |
|                                                       | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità  | Per<br>cento | sul numero<br>dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità      | Per<br>cento |
|                                                       |                                            |              |           |              | in più                        | in meno | in più    | in meno |               |              |
|                                                       | Numero                                     |              | Numero    |              | Numero                        | Numero  |           |         | Lire C.       |              |
| 1ª classe .....                                       | 187,306                                    | 4 95         | 193,985   | 5 18         | "                             | 6,679   | "         | 0 23    | 3,228,721 32  | 22 07        |
| 2ª classe .....                                       | 751,566                                    | 19 90        | 731,969   | 19 54        | 19,607                        | "       | 0 36      | "       | 4,648,039 65  | 31 77        |
| 3ª classe .....                                       | 2,527,068                                  | 66 84        | 2,536,255 | 67 66        | "                             | 9,187   | "         | 0 82    | 5,713,248 "   | 39 06        |
| Comlessivo delle classi . . .                         | 3,465,940                                  | 91 69        | 3,462,199 | 92 38        | 3,741                         | "       | "         | 0 69    | 13,590,008 97 | 92 89        |
| Militari ed altri per conto dello Stato .....         | 314,317                                    | 8 31         | 285,759   | 7 62         | 28,558                        | "       | 0 69      | "       | 1,040,980 66  | 7 11         |
| Totali . . .                                          | 3,780,257                                  | 100          | 3,747,958 | 100          | 32,299                        | "       | "         | "       | 14,630,989 63 | 100          |

## PROSPETTO N° 5.

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno

(FERROVIE

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |            |                     |            |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                    | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                    |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                    | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| 1ª classe .....                                    | 188                                   | 161        | 27                  | "          |
| 2ª classe .....                                    | 99                                    | 93         | 6                   | "          |
| 3ª classe .....                                    | 56                                    | 51         | 5                   | "          |
| Militari ed altri per conto dello Stato .....      | 155                                   | 133        | 22                  | "          |

## 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

ROMANE)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |            |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |             |           |                              |         |           |         |
|-------------------------------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|-------------|-----------|------------------------------|---------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875    |           | Differenza nell'anno 1876    |         |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |            | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità    | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |         | per cento |         |
|                                     |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |                                              |           |             |           | in più                       | in meno | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                      | Lire C.    |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri  |           | Chilometri                   | Chilom. |           |         |
| 2,926,406 87                        | 20 33     | 302,314 45                   | "          | 1 74      | "       | 35,274,037                                   | 11 74     | 31,384,617  | 11 71     | 3,889,420                    | "       | 0 03      | "       |
| 4,579,001 64                        | 31 82     | 69,038 01                    | "          | "         | 0 06    | 74,715,121                                   | 24 86     | 68,369,190  | 25 51     | 6,345,931                    | "       | "         | 0 65    |
| 5,949,214 91                        | 41 34     | "                            | 235,966 91 | "         | 2 29    | 141,801,223                                  | 47 17     | 130,036,752 | 48 51     | 11,764,471                   | "       | "         | 1 34    |
| 13,454,623 42                       | 93 49     | 135,385 55                   | "          | "         | 0 60    | 251,790,381                                  | 83 77     | 229,790,559 | 85 73     | 21,999,822                   | "       | "         | 1 96    |
| 938,109 56                          | 6 51      | 102,871 10                   | "          | 0 60      | "       | 48,857,118                                   | 16 23     | 38,248,405  | 14 27     | 10,606,713                   | "       | 1 96      | "       |
| 14,392,732 98                       | 100       | 238,256 65                   | "          | "         | "       | 300,647,499                                  | 100       | 268,038,964 | 100       | 32,606,535                   | "       | "         | "       |

## 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

ROMANE)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 17 23                            | 15 08    | 2 15                | "       | 0 06397                                         | 0 05855  | "                   | 0 00458 |
| 6 18                             | 6 25     | "                   | 0 07    |                                                 |          |                     |         |
| 2 26                             | 2 34     | "                   | 0 08    |                                                 |          |                     |         |
| 3 31                             | 3 28     | 0 03                | "       | 0 02130                                         | 0 02452  | "                   | 0 00322 |

## PROSPETTO N° 6.

## Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(FERROVIE)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | PESO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |                |              |                               |          |           |          | PRODOTTO            |              |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------|----------------|--------------|-------------------------------|----------|-----------|----------|---------------------|--------------|
|                                                 | nel 1876                                 |              | nel 1875       |              | Differenza nell'anno 1876     |          |           |          | nel 1876            |              |
|                                                 | Quantità                                 | Per<br>cento | Quantità       | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci |          | per cento |          | Quantità            | Per<br>cento |
|                                                 |                                          |              |                |              | in più                        | in meno  | in più    | in meno  |                     |              |
| Tonnellate                                      |                                          | Tonnellate   |                | Tonnellate   | Tonnellate                    |          |           | Lire C.  |                     |              |
| 1ª classe .....                                 | 14,078                                   | 1 54         | 14,310         | 1 66         | "                             | 232      | "         | 0 12     | 506,772 87          | 5 63         |
| 2ª classe .....                                 | 13,822                                   | 1 51         | 13,529         | 1 57         | 293                           | "        | "         | 0 06     | 311,278 54          | 3 46         |
| 3ª classe .....                                 | 21,866                                   | 2 39         | 20,015         | 2 32         | 1,851                         | "        | 0 07      | "        | 446,722 10          | 4 97         |
| 4ª classe .....                                 | 40,314                                   | 4 42         | 31,215         | 3 63         | 9,099                         | "        | 0 79      | "        | 607,130 92          | 6 75         |
| 5ª classe .....                                 | 98,233                                   | 10 76        | 90,766         | 10 55        | "                             | 42,533   | 0 21      | "        | 609,839 45          | 6 78         |
| 6ª classe .....                                 | 72,082                                   | 7 89         | 90,776         | 10 55        | "                             | 18,694   | "         | 2 66     | 335,743 50          | 3 73         |
| 7ª classe .....                                 | 93,141                                   | 10 20        | 135,956        | 15 80        | "                             | 42,809   | "         | 5 60     | 288,396 75          | 3 21         |
| Classi speciali .....                           | 528,407                                  | 57 86        | 438,475        | 50 95        | 89,932                        | "        | 6 91      | "        | 5,668,870 28        | 63 02        |
| Trasporti per conto dello Stato . .             | 31,271                                   | 3 43         | 25,582         | 2 97         | 5,689                         | "        | 0 46      | "        | 220,093 20          | 2 45         |
| <b>Totali . . .</b>                             | <b>913,214</b>                           | <b>100 "</b> | <b>860,624</b> | <b>100 "</b> | <b>52,590</b>                 | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> | <b>8,994,847 61</b> | <b>100 "</b> |

## PROSPETTO N° 7.

## Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola

(FERROVIE)

| DISTINZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |            |                     |            |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                         | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                         |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                         | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| A pagamento ordinario .....                             | 143                                   | 134        | 9                   | "          |
| Per conto dello Stato .....                             | 91                                    | 104        | "                   | 13         |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

ROMANE)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |            |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                  |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|------------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |            |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875         |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |            | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità         | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno    | in più    | in meno |                                              |           |                  |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                   | Lire C.    |           |         | Tonnell.-chilom.                             |           | Tonnell.-chilom. |           | Tonn.-chil.               | Tonn.-chil. |           |         |
| 493,890 41                          | 6 "       | 12,882 46                 | "          | "         | 0 37    | 2,872,892                                    | 2 22      | 2,925,993        | 2 55      | "                         | 53,101      | "         | 0 33    |
| 306,866 23                          | 3 72      | 5,412 26                  | "          | "         | 0 26    | 2,069,143                                    | 1 59      | 2,063,404        | 1 80      | 5,739                     | "           | "         | 0 21    |
| 425,015 77                          | 5 17      | 21,706 33                 | "          | "         | 0 20    | 3,373,416                                    | 2 60      | 3,393,073        | 2 95      | "                         | 14,657      | "         | 0 35    |
| 556,610 13                          | 6 76      | 50,520 79                 | "          | "         | 0 01    | 5,650,741                                    | 4 36      | 4,456,572        | 3 88      | 1,194,169                 | "           | 0 48      | "       |
| 552,227 73                          | 6 71      | 57,611 72                 | "          | 0 07      | "       | 8,374,416                                    | 6 45      | 7,891,672        | 6 87      | 482,744                   | "           | "         | 0 42    |
| 406,520 34                          | 4 94      | "                         | 70,776 84  | "         | 1 21    | 5,249,281                                    | 4 05      | 6,737,011        | 5 87      | "                         | 1,487,730   | "         | 1 82    |
| 429,728 17                          | 5 22      | "                         | 141,331 42 | "         | 2 01    | 5,544,955                                    | 4 27      | 8,547,062        | 7 44      | "                         | 3,002,707   | "         | 3 17    |
| 4,880,894 03                        | 59 32     | 787,976 25                | "          | 3 70      | "       | 93,757,944                                   | 72 28     | 76,150,509       | 66 32     | 17,607,485                | "           | 5 94      | "       |
| 177,270 26                          | 2 16      | 42,822 94                 | "          | 0 29      | "       | 2,847,260                                    | 2 20      | 2,667,024        | 2 32      | 180,236                   | "           | "         | 0 12    |
| 8,228,023 12                        | 100 "     | 766,824 49                | "          | "         | "       | 129,745,048                                  | 100 "     | 114,832,320      | 100 "     | 14,912,728                | "           | "         | "       |

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

ROMANE)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 9 95                             | 9 64     | 0 31                | "       | 0 0691                                          | 0 0718   | "                   | 0 0027  |
| 7 04                             | 6 93     | 0 11                | "       | 0 0773                                          | 0 0664   | 0 0109              | "       |



## PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE ROMANE)

| DISTINZIONI DELLE MERCI PER NATURA          | Anno 1876                 |              | Anno 1875            |              | Differenze nel 1876                    |          |           |          |      |
|---------------------------------------------|---------------------------|--------------|----------------------|--------------|----------------------------------------|----------|-----------|----------|------|
|                                             | Quintali trasportati      | Per cento    | Quintali trasportati | Per cento    | sulla quantità delle merci trasportate |          | per cento |          |      |
|                                             |                           |              |                      |              | in più                                 | in meno  | in più    | in meno  |      |
| Bevande e spiriti . . . . .                 | 339,110                   | 3 71         | 267,560              | 3 11         | 71,550                                 | "        | 0 60      | "        |      |
| Bitumi e pece . . . . .                     | 34,830                    | 0 38         | 24,970               | 0 29         | 9,860                                  | "        | 0 09      | "        |      |
| Cereali . . . . .                           | 1,566,700                 | 17 15        | 1,325,730            | 15 40        | 240,970                                | "        | 1 75      | "        |      |
| Colori e materie coloranti . . . . .        | 251,350                   | 2 75         | 169,580              | 1 97         | 81,770                                 | "        | 0 78      | "        |      |
| Combustibili . . . . .                      | Carbon fossile . . . . .  | 1,305,880    | 14 30                | 1,113,080    | 12 93                                  | 192,800  | "         | 1 37     | "    |
|                                             | Legna da ardere . . . . . | 1,069,330    | 11 71                | 1,038,000    | 12 06                                  | 31,330   | "         | "        | 0 36 |
| Concimi . . . . .                           | 101,280                   | 1 11         | 81,020               | 0 94         | 20,260                                 | "        | 0 17      | "        |      |
| Derrate . . . . .                           | Alimentari . . . . .      | 227,460      | 2 49                 | 218,060      | 2 53                                   | 9,400    | "         | "        | 0 04 |
|                                             | Coloniali . . . . .       | 111,340      | 1 22                 | 125,290      | 1 46                                   | "        | 13,950    | "        | 0 24 |
| Filati e tessuti . . . . .                  | 118,880                   | 1 30         | 116,290              | 1 35         | 2,590                                  | "        | "         | 0 06     |      |
| Legnami da costruzione . . . . .            | 997,820                   | 10 93        | 1,106,020            | 12 85        | "                                      | 108,200  | "         | 1 92     |      |
| Marmi, graniti, ecc. . . . .                | 987,250                   | 10 81        | 1,023,900            | 11 89        | "                                      | 36,650   | "         | 1 08     |      |
| Materie tessili greggie . . . . .           | 97,570                    | 1 07         | 96,180               | 1 12         | 1,390                                  | "        | "         | 0 05     |      |
| Metalli . . . . .                           | Greggi . . . . .          | 177,920      | 1 96                 | 193,400      | 2 25                                   | "        | 15,480    | "        | 0 30 |
|                                             | Lavorati . . . . .        | 81,970       | 0 90                 | 95,730       | 1 11                                   | "        | 13,760    | "        | 0 21 |
| Minerali e prodotti minerali . . . . .      | 233,500                   | 2 56         | 246,110              | 2 86         | "                                      | 12,610   | "         | 0 30     |      |
| Prodotti animali . . . . .                  | 62,840                    | 0 69         | 53,060               | 0 62         | 9,780                                  | "        | 0 07      | "        |      |
| Prodotti chimico-industriali . . . . .      | 68,020                    | 0 74         | 65,860               | 0 77         | 2,160                                  | "        | "         | 0 03     |      |
| Prodotti e materie grasse . . . . .         | 128,090                   | 1 40         | 148,540              | 1 73         | "                                      | 20,450   | "         | 0 33     |      |
| Prodotti vegetali . . . . .                 | 146,030                   | 1 60         | 121,650              | 1 41         | 24,380                                 | "        | 0 19      | "        |      |
| Stampati e carte . . . . .                  | 108,980                   | 1 19         | 101,410              | 1 18         | 7,570                                  | "        | 0 61      | "        |      |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . . | 88,370                    | 0 97         | 105,670              | 1 23         | "                                      | 17,300   | "         | 0 28     |      |
| Stracci ed avanzi . . . . .                 | 239,350                   | 2 62         | 240,890              | 2 80         | "                                      | 1,540    | "         | 0 18     |      |
| Merci diverse . . . . .                     | 275,350                   | 3 02         | 272,350              | 3 16         | 3,000                                  | "        | "         | 0 14     |      |
| Sali e tabacchi . . . . .                   | 225,440                   | 2 47         | 166,650              | 1 94         | 58,790                                 | "        | 0 53      | "        |      |
| Trasporti per conto del Governo . . . . .   | 87,270                    | 0 96         | 89,170               | 1 04         | "                                      | 1,900    | "         | 0 08     |      |
| Bozzoli . . . . .                           | 160                       | "            | 70                   | "            | 90                                     | "        | "         | "        |      |
| <b>Totali . . . . .</b>                     | <b>9,132,140</b>          | <b>100 "</b> | <b>8,806,240</b>     | <b>100 "</b> | <b>525,900</b>                         | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> |      |

## PROSPETTO N° 9.

**Particolari per classe del movimento del bestiame a grande e piccola velocità nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE ROMANE)

| INDICAZIONI<br>DEL BESTIAME<br>trasportato                                                                                                                | Anno 1876       |                  |                |              | Anno 1875       |                  |               |              | Differenze nel 1876              |          |                                   |          |               |          |           |         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|----------------|--------------|-----------------|------------------|---------------|--------------|----------------------------------|----------|-----------------------------------|----------|---------------|----------|-----------|---------|
|                                                                                                                                                           | Grande velocità | Piccola velocità | Totale         | Per cento    | Grande velocità | Piccola velocità | Totale        | Per cento    | su i trasporti a grande velocità |          | su i trasporti a piccola velocità |          | su i totali   |          | per cento |         |
|                                                                                                                                                           |                 |                  |                |              |                 |                  |               |              | in più                           | in meno  | in più                            | in meno  | in più        | in meno  | in più    | in meno |
| Bestiame grosso, cioè cavalli, muli, grossi puledri, bovi, tori, vacche, pullini, giovenche, manzi, vitelli e vitelloni, muletto e porci grossi . . . . . | 14,398          | 6,270            | 20,668         | 20 56        | 16,033          | 7,799            | 23,832        | 28 07        | "                                | 1,635    | "                                 | 1,529    | "             | 3,164    | "         | 7 51    |
| Bestiame piccolo, cioè vitelli e porci mezzanie piccoli, montoni, pecore, porcellini, capre, capretti e agnelli . . . . .                                 | 52,661          | 27,182           | 79,843         | 79 44        | 49,782          | 11,299           | 61,081        | 71 93        | 2,879                            | "        | 15,883                            | "        | 18,762        | "        | 7 51      |         |
| <b>Totali . . . . .</b>                                                                                                                                   | <b>67,059</b>   | <b>33,452</b>    | <b>100,511</b> | <b>100 "</b> | <b>65,815</b>   | <b>19,098</b>    | <b>84,913</b> | <b>100 "</b> | <b>1,244</b>                     | <b>"</b> | <b>14,354</b>                     | <b>"</b> | <b>15,598</b> | <b>"</b> | <b>"</b>  |         |
| Bestiame per conto dei privati . . . . .                                                                                                                  |                 |                  | 99,892         | 99 38        |                 |                  | 84,204        | 99 17        |                                  |          |                                   |          | 15,688        | "        | 0 21      |         |
| Bestiame per conto dello Stato . . . . .                                                                                                                  |                 |                  | 619            | 0 62         |                 |                  | 709           | 0 83         |                                  |          |                                   |          | "             | 90       | 0 21      |         |
| <b>Totali come sopra . . . . .</b>                                                                                                                        |                 |                  | <b>100,511</b> | <b>100 "</b> |                 |                  | <b>84,913</b> | <b>100 "</b> |                                  |          |                                   |          | <b>15,598</b> | <b>"</b> | <b>"</b>  |         |

## PROSPETTO N° 10.

## Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIE ROMANE)

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI                | Anno 1876           |             |                         |                                         | Anno 1875           |             |                         |                                         | Differenza nel 1876     |     |             |      |                             |            |                                                     |            |
|--------------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|-----|-------------|------|-----------------------------|------------|-----------------------------------------------------|------------|
|                                            | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | sul numero dei convogli |     |             |      | sui convogli-<br>chilometro |            | sulla<br>percorrenza<br>media<br>di un<br>convoglio |            |
|                                            | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale                  |     | Giornaliero |      | in<br>più                   | in<br>meno | in<br>più                                           | in<br>meno |
|                                            |                     |             | in più                  | in meno                                 |                     |             | in più                  | in meno                                 |                         |     |             |      |                             |            |                                                     |            |
| Convogli diretti, omnibus, misti . . . . . | 73,039              | 200,10      | 5,844,395               | 80,017                                  | 58,185              | 159,41      | 5,500,067               | 94,527                                  | 14,854                  | "   | 40,69       | "    | 344,328                     | "          | "                                                   | 14,510     |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .   | 4,493               | 12,30       | 264,104                 | 58,781                                  | 5,174               | 14,17       | 205,216                 | 39,662                                  | "                       | 681 | "           | 1,87 | 58,888                      | "          | 19,119                                              | "          |
| Totale e medie generali . . . . .          | 77,532              | 212,40      | 6,108,499               | 78,786                                  | 63,359              | 173,58      | 5,705,283               | 90,047                                  | 14,173                  | "   | 38,82       | "    | 403,216                     | "          | "                                                   | 11,261     |

## PROSPETTO N° 11.

## Composizione dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875.

(FERROVIE ROMANE)

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                   | Anno 1876                                             |         |        | Anno 1875       |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------|--------|-----------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                            | Loco-<br>motive                                       | Vetture | Vagoni | Loco-<br>motive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                            |                                                       |         |        |                 |         |        | in più                      | in meno | in più                   | in meno | in più                | in meno |
|                                            | Convogli diretti, omnibus, misti e merci . . . . . N° | 1 104   | 5 097  | 9 633           | 1 112   | 5 312  | 9 150                       | "       | 0 008                    | "       | 0 215                 | 0 483   |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . . " | 1 000                                                 | "       | 8 179  | 1 000           | "       | 14 290 | "                           | "       | "                        | "       | "                     | 6 111   |
| Medie generali . . . N°                    | 1 104                                                 | 4 876   | 9 570  | 1 112           | 5 120   | 9 330  | "                           | 0 008   | "                        | 0 334   | 0 240                 | "       |

## PROSPETTO N° 12.

## Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIE ROMANE)]

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876                  |                                     |                                                            | Anno 1875                  |                                     |                                                            | Differenza nel 1876                              |           |                                          |         |                                                                |         |
|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotive<br>e per<br>veicoli | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotive<br>e per<br>veicoli | sulla<br>quantità<br>di materiale<br>in servizio |           | sul totale<br>dei chilometri<br>percorsi |         | sul percorso<br>medio<br>per<br>locomotive<br>e per<br>veicoli |         |
|                                     |                            |                                     |                                                            |                            |                                     |                                                            | in più                                           | in meno   | in più                                   | in meno | in più                                                         | in meno |
|                                     | Locomotive . . . . .       | Num.<br>231                         | 8,379,746                                                  | Chil.<br>36,276            | Num.<br>228                         | 7,818,516                                                  | Chil.<br>34,292                                  | Num.<br>3 | Num.<br>"                                | 561,230 | "                                                              | 1,978   |
| Vetture . . . . .                   | 834                        | 29,785,290                          | 35,713                                                     | 838                        | 29,216,098                          | 34,864                                                     | "                                                | 4         | 569,192                                  | "       | 849                                                            | "       |
| Vagoni . . . . .                    | 3,419                      | 58,461,177                          | 17,099                                                     | 3,226                      | 53,280,255                          | 16,516                                                     | 193                                              | "         | 5,180,922                                | "       | 583                                                            | "       |

## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(FERROVIE ROMANE)

| INDICAZIONE DELLE SPESE                                                                    | Spesa nel 1876      |                                | Spesa nel 1875      |                                | Differenza nel 1876 |                   |                                            |                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|-------------------|--------------------------------------------|------------------|
|                                                                                            | Totale              | Per convoglio-chilometro utile | Totale              | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |                   | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |                  |
|                                                                                            |                     |                                |                     |                                | in più              | in meno           | in più                                     | in meno          |
| 1. Spese generali e stipendi del personale superiore . . . . .                             | Lire C. 643,200 84  | Lire C. 0 110054               | Lire C. 618,285 80  | Lire C. 0 112442               | Lire C. 24,915 04   | Lire C. "         | Lire C. "                                  | Lire C. 0 002388 |
| 2. Stipendi e paghe ai capi deposito, macchinisti, fuochisti e personale rimesse . . . . . | 590,768 59          | 0 101081                       | 552,112 77          | 0 100383                       | 38,645 82           | "                 | 0 000698                                   | "                |
| 3. Premi per economie e percorrenze regolari . . . . .                                     | 217,771 03          | 0 037261                       | 206,167 97          | 0 037473                       | 11,603 06           | "                 | "                                          | 0 000202         |
| 4. Combustibile, untura delle macchine ed illuminazione delle medesime . .                 | 2,357,216 87        | 0 403330                       | 2,559,118 92        | 0 465470                       | "                   | 201,902 05        | "                                          | 0 062140         |
| 5. Alimentazione delle macchine . . . .                                                    | 77,760 68           | 0 013905                       | 95,215 95           | 0 017116                       | "                   | 17,455 27         | "                                          | 0 003811         |
| 6. Pulitura delle macchine e manutenzione occorrente . . . . .                             | 194,670 52          | 0 033309                       | 169,770 52          | 0 030866                       | 24,900 "            | "                 | 0 002443                                   | "                |
| 7. Pulitura e manutenzione occorrente dei veicoli . . . . .                                | 245,097 90          | 0 041938                       | 244,274 42          | 0 044412                       | 823 48              | "                 | "                                          | 0 002474         |
| 8. Manutenzione e riparazione delle macchine . . . . .                                     | 568,784 40          | 0 100743                       | 697,045 93          | 0 126734                       | "                   | 108,261 53        | "                                          | 0 025991         |
| 9. Manutenzione e riparazione dei veicoli . . . . .                                        | 749,673 01          | 0 128272                       | 790,081 06          | 0 143650                       | "                   | 40,408 05         | "                                          | 0 015378         |
| 10. Manutenzione e rinnovo del mobilio ed attrezzi delle rimesse locomotive                | 226,471 17          | 0 038750                       | 211,788 04          | 0 038506                       | 14,683 13           | "                 | 0 000244                                   | "                |
| <b>Totali . . .</b>                                                                        | <b>5,891,405 01</b> | <b>1 008043</b>                | <b>6,143,861 08</b> | <b>1 117052</b>                | <b>"</b>            | <b>252,456 37</b> | <b>"</b>                                   | <b>0 109009</b>  |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo nel 1875.**

(FERROVIE ROMANE)

| INDICAZIONE<br>DELLE MATERIE<br>CONSUMATE | Anno 1876              |                           |                          | Anno 1875              |                           |                          | Differenza nel 1876 |         |                             |             |                          |             |
|-------------------------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|---------|-----------------------------|-------------|--------------------------|-------------|
|                                           | Totale                 | Consumo per percorrenza   |                          | Totale                 | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |         | sul consumo per percorrenza |             |                          |             |
|                                           |                        | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                        | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |         | per locomotiva-chilometro   |             | per convoglio-chilometro |             |
|                                           |                        |                           |                          |                        |                           |                          | in più              | in meno | in più                      | in meno     | in più                   | in meno     |
| Carbone . . . . .                         | Chilogrammi 63,618,863 | Chilogrammi 7 591         | Chilogrammi 10 414       | Chilogrammi 61,064,640 | Chilogrammi 7 810         | Chilogrammi 10 703       | Chil. 2,554,223     | Chil. " | Chil. "                     | Chil. 0 219 | Chil. "                  | Chil. 0 289 |
| Olio . . . . .                            | 146,887                | 0 0175                    | 0 0240                   | 131,116                | 0 0167                    | 0 0229                   | 15,771              | "       | 0 0008                      | "           | 0 0011                   | "           |



### Accidenti più gravi durante il 1876

Cenni sommari sugli  
accidenti.

Nel corso dell'anno 1876 l'unico accidente notevole che si sia verificato sulle ferrovie Romane, fu lo scoppio della locomotiva a ruote libere, che nel 27 maggio rimorchiava il treno misto n° 28 da Livorno a Pisa.

Non si ebbe a deplorare nessuna triste conseguenza pei viaggiatori. Una signora però dopo lo scoppio fu presa da spavento tale, che quando il treno era già fermo, si gettò a terra riportando sensibili contusioni.

Del personale di servizio rimasero feriti leggermente il fuochista e due cantonieri; ma il macchinista e due altri cantonieri riportarono ferite gravissime, in seguito alle quali i due ultimi soccomberono qualche giorno dopo.

In seguito alla relativa istruzione compita dall'autorità giudiziaria, per vedere se vi era colpevolezza da parte del personale, fu dichiarato non farsi luogo a procedimento.

### Manutenzione

La Società nel corso dell'anno provvide ai bisogni della ordinaria manutenzione delle linee, compiendo inoltre i necessari lavori di riparazione e miglioramento.

Opere d'arte.

Fra i lavori di maggiore rilievo eseguiti nell'anno, debbonsi notare la sistemazione delle frane nel tronco Perugia-Ponte San Giovanni sulla linea Terontola-Foligno, e le difese contro il Tevere lungo la linea Orvieto-Orte.

Oltre a ciò, si provvide alla ricostruzione del ponte Marmolaio sulla Maremmana; di un ponte sul Sacco sulla Roma-Napoli; ai grandi restauri dei ponti Albegna e Marta sulla suddetta linea Maremmana ed all'allargamento di diversi ponti metallici sulla Firenze-Livorno, onde potervi far transitare i veicoli aventi la sagoma normale ammessa pel servizio cumulativo. Tale allargamento sperasi sia compiuto nel corso del 1877.

Stazioni e case di guardia.

Sulla linea Orte-Foligno fra la stazione di Terni e di Spoleto e sopra una livelletta del 22 per mille venne impiantata nella località detta Giuncano una nuova stazione con binario di sicurezza.

Relativamente alle altre stazioni della rete, i lavori più importanti eseguiti nel corso dell'anno, furono i restauri al fabbricato viaggiatori di Roma, la sistemazione dei piazzali di Fauglia, Cecina, San Vincenzo, Campiglia, Follonica e Macca-

rese sulla linea maremmana e di Certaldo, Siena, Chianciano, Lucignano, Attigliano e Bassano sulla linea Empoli-Orte.

Venne continuato l'ingrandimento del piazzale della stazione di Pisa centrale.

Devesi inoltre accennare che vennero intrapresi e quasi compiuti i rifornitori a Colle Salvetti, Campiglia e Ponte Galera sulla linea maremmana, e ad Arbia e Lucignano sulla linea Empoli-Orte, e che vennero provvisti e messi in opera 76 segnali a disco, riducendosi così a ben poco il numero delle stazioni della rete che mancano ancora di tali meccanismi.

Vennero infine costruite 13 case cantoniere e 21 casotti di ricovero per guardiani, complessivamente sulle linee Roma-Napoli, Chiusi-Orte, Orte-Ancona e Canello-Laura.

Fu proseguito nel corso dell'anno per la lunghezza di 35 chilometri, la chiusura della via, e fu parimente proseguita la chiusura dei passaggi a livello e dei piazzali delle stazioni, essendosi all'uopo messi in opera metri 4500 di cancellate in legname.

Chiusure e passaggi a livello.

Fu proseguito per chilometri 128 (equivalenti a più del 7 per cento della lunghezza della rete) il rinnovamento del binario con ruotaie del tipo Vignolles del peso di 36 chilogrammi per metro corrente. La metà dei detti 128 chilometri di rinnovamento fu eseguita adoperando le ruotaie di acciaio, l'uso delle quali ora è esteso anche ai tratti con pendenze medie. Per l'altra metà si adoperarono le ruotaie di ferro.

Armamento.

Si prolungarono i binari di servizio e si rinnovarono inoltre quelli di corsa in parecchie stazioni con ruotaie dello stesso tipo Vignolles, per uno sviluppo complessivo di metri lineari 8311.

Infine fu proseguito il rinforzo dell'armamento della intera linea maremmana, del quale ora restano a farsi solamente pochi chilometri.

Fra le provviste e lavori fatti dalla Società nel corso dell'anno 1876, una parte, rappresentante la spesa approssimativa di lire 280,000, appartiene alle provviste e lavori ingiunti alla Società stessa col decreto ministeriale 12 giugno 1872 pel valore di lire 12.565,000. Sul quale fino al 31 dicembre 1876 essendosi spese lire 9,693,105, restano a spendersi altre lire 2,871,895.

Opere ingiunte nel giugno 1872.

### Materiale e trazione.

Entrarono in esercizio nel corso dell'anno n° 8 nuove locomotive della fabbrica E. Kessler (Wurtemberg) a quattro ruote accoppiate dello stesso tipo di altre locomotive precedente-

Locomotive.

mente fornite alla Società dalla stessa Ditta, e che trovansi già da vari anni in servizio.

Alla fine del 1876 la Società aveva in costruzione altre 20 locomotive di cui 14 da viaggiatori (10 dello stesso tipo Kessler e 4 del tipo Stephenson) e n° 6 locomotive da merci del tipo detto Borbonese.

Veicoli.

Entrarono in servizio durante l'anno 1876 n° 100 carri coperti da merci e bestiame, costruiti nelle officine di Pietrarsa (Napoli); n° 75 carri scoperti da merci costruiti dalla Ditta Grondona (Milano); e n° 3 carrozze di prima classe, 3 di seconda e 10 carri a bagagli costruiti nelle officine sociali.

Trovavansi poi in costruzione al 31 dicembre 1876 n° 10 carrozze di prima classe; 100 carri da merci, coperti e 25 scoperti. Venne infine decisa una provvista di altre 30 carrozze e 200 carri da merci coperti e con freno.

Depositi ed officine.

Vennero eseguiti od intrapresi vari lavori di sistemazione ed ampliamento dei depositi e delle officine. Fra essi i più notevoli sono: l'esecuzione di vari ampliamenti alle officine di Firenze e Foligno; la costruzione di alcune fosse a fuoco nel deposito di Napoli, e la costruzione intrapresa di una grande rimessa per 18 locomotive nella stazione di Roma. Oltre a ciò fu pure costruita una rimessa per due locomotive a Fabriano.

**C. — Ferrovie Meridionali.**



## PROSPETTO N° 1.

## Lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876, e confronto con quelle in esercizio al 31 dicembre 1875.

(FERROVIE MERIDIONALI)

| Numero d'ordine | INDICAZIONE DELLE LINEE                  | Lunghezze effettive in esercizio |                           |                        | Annotazioni                                                                                                                               |
|-----------------|------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                 |                                          | al 31<br>dicembre<br>1876        | al 31<br>dicembre<br>1875 | Aumento<br>nel<br>1876 |                                                                                                                                           |
| 1               | Castelbolognese-Ravenna . . . . .        | 42                               | 42                        | "                      | (1) Ha comuni chilometri 2 colla linea ANCONA-FOGGIA.                                                                                     |
| 2               | Bologna-Ancona . . . . .                 | 204                              | 204                       | "                      | (2) Id. 9 id. FOGGIA-NAPOLI.                                                                                                              |
| 3               | Ancona-Brindisi . . . . .                | 556                              | 556                       | "                      | <b>NB.</b> La linea VOGHERA-PAVIA-CREMONA-BRESCIA esercitata dalla Società dell'Alta Italia fa parte della concessione delle Meridionali. |
| 4               | Brindisi al Porto . . . . .              | 2                                | 2                         | "                      |                                                                                                                                           |
| 5               | Brindisi-Maglie . . . . .                | 67                               | 67                        | "                      |                                                                                                                                           |
| 6               | Maglie-Otranto . . . . .                 | 18                               | 18                        | "                      |                                                                                                                                           |
| 7               | Bari-Taranto . . . . .                   | 115                              | 115                       | "                      |                                                                                                                                           |
| 8               | Napoli-Salerno-Eboli . . . . .           | 79                               | 79                        | "                      |                                                                                                                                           |
| 9               | Torre Annunziata-Castellammare . . . . . | 7                                | 7                         | "                      |                                                                                                                                           |
| 10              | Foggia-Napoli . . . . .                  | 198                              | 198                       | "                      |                                                                                                                                           |
| 11              | Pescara-Aquila . . . . .                 | (1) 127                          | 127                       | "                      |                                                                                                                                           |
| 12              | Foggia-Candela . . . . .                 | (2) 39                           | 39                        | "                      |                                                                                                                                           |
|                 | Totale . . . . .                         | 1,454                            | 1,454                     | "                      |                                                                                                                                           |

**Materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1876, e confronto con quello in servizio e costruzione al 31 dicembre 1875.**

(FERROVIE MERIDIONALI)

| INDICAZIONE DEL MATERIALE                              | ANNO 1876   |                |        | ANNO 1875   |                |        | DIFFERENZE NEL 1876       |         |                              |         |            |         |
|--------------------------------------------------------|-------------|----------------|--------|-------------|----------------|--------|---------------------------|---------|------------------------------|---------|------------|---------|
|                                                        | in servizio | in costruzione | TOTALE | in servizio | in costruzione | TOTALE | sul materiale in servizio |         | sul materiale in costruzione |         | Sul totale |         |
|                                                        |             |                |        |             |                |        | in più                    | in meno | in più                       | in meno | in più     | in meno |
|                                                        |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| <b>Macchine locomotive.</b>                            |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Locomotive a ruote libere . . . . . N°                 | 34          |                | 34     | 34          |                | 34     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. a 4 ruote accoppiate . . . . .                     | 110         |                | 110    | 110         |                | 110    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. a 6 ruote accoppiate . . . . .                     | 63          |                | 63     | 63          |                | 63     |                           |         |                              |         |            |         |
| Totali . . . N°                                        | 207         |                | 207    | 207         |                | 207    |                           |         |                              |         |            |         |
| <b>Vetture da viaggiatori.</b>                         |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Vetture-saloni . . . . . N°                            | 6           |                | 6      | 6           |                | 6      |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. break . . . . .                                    | 2           |                | 2      | 2           |                | 2      |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 1ª classe . . . . .                             | 47          |                | 47     | 47          |                | 47     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. miste di 1ª e 2ª classe . . . . .                  | 136         |                | 136    | 136         |                | 136    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 2ª classe . . . . .                             | 91          |                | 91     | 92          |                | 92     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 2ª e 3ª classe . . . . .                        | 8           |                | 8      | 8           |                | 8      |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 3ª classe . . . . .                             | 341         |                | 341    | 341         |                | 341    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. di 4ª classe . . . . .                             | 22          |                | 22     | 22          |                | 22     |                           |         |                              |         |            |         |
| Totali . . . N°                                        | 653         |                | 653    | 654         |                | 654    | 1                         |         |                              |         |            | 1       |
| <b>Vagoni.</b>                                         |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |
| Vagoni da bagagli . . . . . N°                         | 80          |                | 80     | 80          |                | 80     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. da scuderia . . . . .                              | 53          |                | 53     | 53          |                | 53     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. per trasporto montoni e piccolo bestiame . . . . . | 80          |                | 80     | 80          |                | 80     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. coperti da merci . . . . .                         | 792         |                | 792    | 792         |                | 792    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. coperti da bestiame . . . . .                      | 790         |                | 790    | 790         |                | 790    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. scoperti . . . . .                                 | 370         |                | 370    | 370         |                | 370    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. piatti da merci . . . . .                          | 130         |                | 130    | 130         |                | 130    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. da ghiaia . . . . .                                | 494         |                | 494    | 494         |                | 494    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. da legname . . . . .                               | 144         |                | 144    | 144         |                | 144    |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. da trasporto carrozze . . . . .                    | 39          |                | 39     | 39          |                | 39     |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. da cisterna per trasporto acqua . . . . .          | 9           |                | 9      | 9           |                | 9      |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. da soccorso . . . . .                              | 5           |                | 5      | 5           |                | 5      |                           |         |                              |         |            |         |
| Id. per trasporto grosse artiglierie . . . . .         | 2           |                | 2      | 2           |                | 2      |                           |         |                              |         |            |         |
| Totali . . . N°                                        | 2,988       |                | 2,988  | 2,988       |                | 2,988  |                           |         |                              |         |            |         |

## Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per convoglio-

(FERROVIE)

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                  | LUNGHEZZA MEDIA ESERCI |                    |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------|------------------------|--------------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 | nell'anno 1876         | nell'anno 1875     |
| Chilometri<br>1454                        | Chilometri<br>1454  | Chilometri<br>"  | Chilometri<br>1450     | Chilometri<br>1434 |

I. -

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI              | Anno 1876            |                                    |                                |              | Anno                 |                                    |
|----------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|----------------------|------------------------------------|
|                                        | Totale               | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale               | Per chilometro di linea esercitata |
|                                        | L. C.                | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.                | L. C.                              |
| Viaggiatori . . . . .                  | 9,959,856 10         | 6,868 87                           | 1 869                          | 44 73        | 10,430,926 26        | 7,274 "                            |
| Trasporti a grande velocità . . . . .  | 2,621,148 24         | 1,807 69                           | 0 492                          | 11 77        | 2,680,883 89         | 1,869 52                           |
| Trasporti a piccola velocità . . . . . | 9,411,393 38         | 6,490 61                           | 1 766                          | 42 27        | 7,703,792 12         | 5,372 24                           |
|                                        | 122,042 29           | 84 17                              | 0 023                          | 0 55         | 112,563 12           | 78 49                              |
| Prodotti diversi . . . . .             | 123,092 05           | 84 89                              | 0 023                          | 0 55         | 79,255 35            | 55 27                              |
|                                        | 26,884 83            | 18 54                              | 0 005                          | 0 13         | 165,536 21           | 115 44                             |
| <b>Totali . . .</b>                    | <b>22,264,416 89</b> | <b>15,354 77</b>                   | <b>4 178</b>                   | <b>100 "</b> | <b>21,172,956 95</b> | <b>14,764 96</b>                   |

II. -

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                              | Anno 1876            |                                    |                                |              | Anno                 |                                    |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|----------------------|------------------------------------|
|                                                                       | Totale               | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale               | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                                       | L. C.                | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.                | L. C.                              |
| Quota spese generali dell'amministrazione centrale . . . . .          | 400,539 44           | 276 23                             | 0 075                          | 2 53         | 494,349 04           | 344 74                             |
| Spese generali dell'esercizio . . . . .                               | 757,373 22           | 522 33                             | 0 142                          | 4 78         | 760,350 99           | 530 23                             |
| Traffico e movimento - Uffici centrali . . . . .                      | 163,271 79           | 112 60                             | 0 031                          | 1 03         | 150,938 85           | 105 26                             |
| Spese per le stazioni . . . . .                                       | 2,811,537 20         | 1,938 99                           | 0 528                          | 17 73        | 2,834,740 93         | 1,976 81                           |
| Spese per i convogli . . . . .                                        | 768,465 86           | 529 98                             | 0 144                          | 4 85         | 752,758 81           | 524 94                             |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali . . . . .               | 129,848 68           | 89 55                              | 0 024                          | 0 82         | 76,853 17            | 53 70                              |
| Spese per trazione . . . . .                                          | 3,688,994 77         | 2,544 13                           | 0 692                          | 23 26        | 4,156,410 97         | 2,898 48                           |
| Spese per materiale mobile . . . . .                                  | 2,038,132 42         | 1,405 61                           | 0 383                          | 12 85        | 1,968,608 41         | 1,372 81                           |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali . . . . .                 | 70,437 23            | 48 58                              | 0 013                          | 0 44         | 70,621 99            | 49 25                              |
| Spese di manutenzione ordinaria e sorveglianza della strada . . . . . | 4,376,586 23         | 3,018 33                           | 0 821                          | 27 60        | 3,852,073 86         | 2,686 24                           |
| Manutenzione dei fabbricati . . . . .                                 | 80,978 92            | 55 85                              | 0 015                          | 0 51         | 54,277 77            | 37 82                              |
| Spese generali dei magazzini . . . . .                                | 571,303 64           | 394 "                              | 0 107                          | 3 60         | 511,696 74           | 356 83                             |
| <b>Totali . . .</b>                                                   | <b>15,857,468 90</b> | <b>10,936 18</b>                   | <b>2 975</b>                   | <b>100 "</b> | <b>15,683,681 53</b> | <b>10,987 01</b>                   |

## chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

MERIDIONALI)

| TATA             | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                |                |                     |         |
|------------------|---------------------------|----------------|----------------|---------------------|---------|
|                  | Aumento nel 1876          | nell'anno 1876 | nell'anno 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                  |                           |                |                | in più              | in meno |
| Chilometri<br>16 | 5,329,062                 | 5,035,425      | 293,637        | "                   |         |

## Prodotti.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |            |                                                 |         |                                             |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|------------|-------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |            | sul prodotto per chilometro di linea esercitata |         | sul prodotto per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno    | in più                                          | in meno | in più                                      | in meno | in più    | in meno |
| L. C.<br>2 072                 | 49 27     | "                   | 471,070 16 | "                                               | 405 13  | "                                           | 0 203   | "         | 4 54    |
| 0 532                          | 12 66     | "                   | 59,735 65  | "                                               | 61 83   | "                                           | 0 040   | "         | 0 89    |
| 1 530                          | 36 39     | 1,707,601 26        | "          | 1,118 37                                        | "       | 0 236                                       | "       | 5 88      | "       |
| 0 022                          | 0 53      | 9,479 17            | "          | 5 68                                            | "       | 0 001                                       | "       | 0 02      | "       |
| 0 016                          | 0 37      | 43,836 70           | "          | 29 62                                           | "       | 0 007                                       | "       | 0 18      | "       |
| 0 033                          | 0 78      | "                   | 138,651 38 | "                                               | 96 90   | "                                           | 0 028   | "         | 0 65    |
| 4 205                          | 100 "     | 1,091,459 94        | "          | 389 81                                          | "       | "                                           | 0 027   | "         | "       |

## Spese

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |            |                                                |         |                                            |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|------------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |            | sulle spese per chilometro di linea esercitata |         | sulle spese per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno    | in più                                         | in meno | in più                                     | in meno | in più    | in meno |
| L. C.<br>0 098                 | 3 15      | "                   | 93,809 60  | "                                              | 68 51   | "                                          | 0 023   | "         | 0 62    |
| 0 151                          | 4 85      | "                   | 2,977 77   | "                                              | 7 90    | "                                          | 0 009   | "         | 0 07    |
| 0 030                          | 0 96      | 12,332 94           | "          | 7 34                                           | "       | 0 001                                      | "       | 0 07      | "       |
| 0 563                          | 18 07     | "                   | 23,203 73  | "                                              | 37 82   | "                                          | 0 035   | "         | 0 34    |
| 0 149                          | 4 80      | 15,706 55           | "          | 5 04                                           | "       | "                                          | 0 005   | 0 05      | "       |
| 0 015                          | 0 49      | 52,995 51           | "          | 85 95                                          | "       | 0 009                                      | "       | 0 33      | "       |
| 0 825                          | 26 50     | "                   | 467,416 20 | "                                              | 354 35  | "                                          | 0 133   | "         | 3 24    |
| 0 391                          | 12 55     | 69,524 01           | "          | 32 80                                          | "       | "                                          | 0 008   | 0 30      | "       |
| 0 014                          | 0 45      | "                   | 184 76     | "                                              | 0 67    | "                                          | 0 001   | "         | 0 01    |
| 0 765                          | 24 57     | 524,512 37          | "          | 332 09                                         | "       | 0 056                                      | "       | 3 03      | "       |
| 0 011                          | 0 35      | 26,701 15           | "          | 18 03                                          | "       | 0 004                                      | "       | 0 16      | "       |
| 0 102                          | 3 26      | 59,606 90           | "          | 37 17                                          | "       | 0 005                                      | "       | 0 34      | "       |
| 3 114                          | 100 "     | 173,787 37          | "          | "                                              | 0 83    | "                                          | 0 139   | "         | "       |

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori per

(FERROVIE)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI     | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                   |           |                            |               |           |         | PRODOTTO                |           |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------|-------------------|-----------|----------------------------|---------------|-----------|---------|-------------------------|-----------|
|                                                           | nel 1876                                   |           | nel 1875          |           | Differenza nell'anno 1876  |               |           |         | nel 1876                |           |
|                                                           | Quantità                                   | Per cento | Quantità          | Per cento | sul numero dei viaggiatori |               | per cento |         | Quantità                | Per cento |
|                                                           |                                            |           |                   |           | in più                     | in meno       | in più    | in meno |                         |           |
| 1 <sup>a</sup> classe .....                               | Numero<br>123,221                          | 3 14      | Numero<br>124,189 | 3 01      | Numero<br>"                | Numero<br>968 | 0 13      | "       | Lire C.<br>1,297,723 68 | 13 57     |
| 2 <sup>a</sup> classe .....                               | 704,872                                    | 17 95     | 711,687           | 17 25     | "                          | 6,815         | 0 70      | "       | 3,072,855 49            | 32 13     |
| 3 <sup>a</sup> classe .....                               | 2,445,358                                  | 62 30     | 2,566,825         | 62 24     | "                          | 121,467       | 0 06      | "       | 4,171,517 41            | 43 61     |
| 4 <sup>a</sup> classe .....                               | 314,091                                    | 8 "       | 333,111           | 8 08      | "                          | 19,020        | "         | 0 08    | 191,191 78              | 2 "       |
| Comlessivo delle classi ...                               | 3,587,542                                  | 91 39     | 3,735,812         | 90 58     | "                          | 148,270       | 0 81      | "       | 8,733,288 36            | 91 31     |
| Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato ..... | 337,544                                    | 8 61      | 338,509           | 9 42      | "                          | 50,965        | "         | 0 81    | 831,086 89              | 8 69      |
| Totali ...                                                | 3,925,086                                  | 100 "     | 4,124,321         | 100 "     | "                          | 199,235       | "         | "       | 9,564,375 25            | 100 "     |

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno

(FERROVIE)

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |                   |                     |                 |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------------|
|                                                    | nel 1876                              | nel 1875          | Differenza nel 1876 |                 |
|                                                    |                                       |                   | in più              | in meno         |
| 1 <sup>a</sup> classe .....                        | Chilometri<br>108                     | Chilometri<br>108 | Chilometri<br>"     | Chilometri<br>" |
| 2 <sup>a</sup> classe .....                        | 65                                    | 63                | 2                   | "               |
| 3 <sup>a</sup> classe .....                        | 45                                    | 45                | "                   | "               |
| 4 <sup>a</sup> classe .....                        | 21                                    | 21                | "                   | "               |
| Militari ed altri per conto dello Stato .....      | 153                                   | 191               | "                   | 38              |

## 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

MERIDIONALI)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |            |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |             |           |                              |            |           |         |
|-------------------------------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|-------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875    |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |            | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità    | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |            | per cento |         |
|                                     |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |                                              |           |             |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                      | Lire C.    |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri  |           | Chilom.                      | Chilom.    |           |         |
| 1,329,616 72                        | 13 24     | "                            | 31,893 04  | 0 33      | "       | 13,308,590                                   | 5 87      | 13,417,987  | 5 28      | "                            | 109,397    | 0 59      | "       |
| 2,974,106 29                        | 29 63     | 98,749 20                    | "          | 2 50      | "       | 45,856,377                                   | 20 21     | 44,769,915  | 17 62     | 1,086,462                    | "          | 2 59      | "       |
| 4,393,460 91                        | 43 75     | "                            | 221,943 50 | "         | 0 14    | 109,407,275                                  | 48 20     | 114,806,952 | 45 18     | "                            | 5,398,677  | 3 02      | "       |
| 199,745 18                          | 1 99      | "                            | 8,553 40   | 0 01      | "       | 6,761,719                                    | 2 97      | 7,058,967   | 2 77      | "                            | 297,248    | 0 20      | "       |
| 8,896,929 10                        | 88 61     | "                            | 163,640 74 | 2 70      | "       | 175,333,961                                  | 77 25     | 180,052,821 | 70 85     | "                            | 4,718,860  | 6 40      | "       |
| 1,143,326 "                         | 11 39     | "                            | 312,239 11 | "         | 2 70    | 51,638,348                                   | 22 75     | 74,059,709  | 29 15     | "                            | 22,421,361 | "         | 6 40    |
| 10,040,255 10                       | 100 "     | "                            | 475,879 85 | "         | "       | 226,972,309                                  | 100 "     | 254,112,530 | 100 "     | "                            | 27,140,221 | "         | "       |

## 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

MERIDIONALI)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 10 53                            | 10 71    | "                   | 0 18    |                                                 |          |                     |         |
| 4 86                             | 4 18     | 0 18                | "       | 0 0499                                          | 0 0494   | 0 0005              | "       |
| 1 70                             | 1 71     | "                   | 0 01    |                                                 |          |                     |         |
| 0 61                             | 0 60     | 0 01                | "       |                                                 |          |                     |         |
| 2 46                             | 2 94     | "                   | 0 48    | 0 0161                                          | 0 0154   | 0 0007              | "       |

## PROSPETTO N° 6.

## Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(FERROVIE)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | PESO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |                |              |                               |          |           |                     | PRODOTTO     |              |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------|----------------|--------------|-------------------------------|----------|-----------|---------------------|--------------|--------------|
|                                                 | nel 1876                                 |              | nel 1875       |              | Differenza nell'anno 1876     |          |           |                     | nel 1876     |              |
|                                                 | Quantità                                 | Per<br>cento | Quantità       | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci |          | per cento |                     | Quantità     | Per<br>cento |
|                                                 |                                          |              |                |              | in più                        | in meno  | in più    | in meno             |              |              |
|                                                 | Tonnellate                               |              | Tonnellate     | Tonnellate   | Tonnellate                    |          |           | Liro C.             |              |              |
| 1ª classe .....                                 | 12,015                                   | 1 28         | 10,195         | 1 23         | 1,820                         | "        | 0 05      | 448,136 40          | 4 90         |              |
| 2ª classe .....                                 | 3,318                                    | 0 35         | 3,243          | 0 39         | 0,075                         | "        | 0 04      | 145,400 92          | 1 59         |              |
| 3ª classe .....                                 | 17,518                                   | 1 87         | 16,173         | 1 96         | 1,345                         | "        | 0 09      | 378,806 55          | 4 14         |              |
| 4ª classe .....                                 | 21,402                                   | 2 29         | 19,874         | 2 41         | 1,528                         | "        | 0 12      | 563,458 37          | 6 15         |              |
| 5ª classe .....                                 | 36,767                                   | 3 93         | 33,943         | 4 12         | 2,824                         | "        | 0 19      | 408,035 39          | 4 46         |              |
| 6ª classe .....                                 | 14,771                                   | 1 58         | 14,257         | 1 73         | 0,514                         | "        | 0 15      | 150,922 91          | 1 65         |              |
| 7ª classe .....                                 | 11,544                                   | 1 23         | 12,671         | 1 54         | "                             | 1,127    | 0 31      | 154,243 83          | 1 68         |              |
| Classi speciali .....                           | 768,378                                  | 82 05        | 662,883        | 80 37        | 105,495                       | "        | 1 68      | 6,456,869 19        | 70 54        |              |
| Trasporti per conto dello Stato                 | 50,722                                   | 5 42         | 51,523         | 6 25         | "                             | 0,801    | 0 83      | 447,577 03          | 4 89         |              |
| <b>Totali . . .</b>                             | <b>936,435</b>                           | <b>100 "</b> | <b>824,762</b> | <b>100 "</b> | <b>111,673</b>                | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>9,153,450 59</b> | <b>100 "</b> |              |

## PROSPETTO N° 7.

## Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola

(FERROVIE)

| DISTINZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |                   |                     |                 |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------------|
|                                                         | nel 1876                              | nel 1875          | Differenza nel 1876 |                 |
|                                                         |                                       |                   | in più              | in meno         |
| A pagamento ordinario .....                             | Chilometri<br>180                     | Chilometri<br>159 | Chilometri<br>21    | Chilometri<br>" |
| Per conto dello Stato .....                             | 146                                   | 157               | "                   | 11              |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

MERIDIONALI)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |           |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|-----------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|----------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |           |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875       |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |           | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità       | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno   | in più    | in meno |                                              |           |                |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                   | Lire C.   |           |         | Tonnell.-Chil.                               |           | Tonnell.-Chil. |           | Tonn.-Chil.               | Tonn.-Chil. |           |         |
| 382,010 61                          | 5 09      | 66,125 79                 | "         | "         | 0 19    |                                              |           |                |           |                           |             |           |         |
| 130,823 50                          | 1 75      | 14,577 42                 | "         | "         | 0 16    |                                              |           |                |           |                           |             |           |         |
| 335 46                              | 4 76      | 21,471 09                 | "         | "         | 0 62    |                                              |           |                |           |                           |             |           |         |
| 475,949 73                          | 6 35      | 87,508 64                 | "         | "         | 0 20    | 21,948,923                                   | 13 12     | 20,729,865     | 15 83     | 1,219,058                 | "           | "         | 2 71    |
| 375,026 77                          | 5 "       | 33,008 62                 | "         | "         | 0 54    |                                              |           |                |           |                           |             |           |         |
| 150,006 17                          | 2 "       | 916 74                    | "         | "         | 0 35    |                                              |           |                |           |                           |             |           |         |
| 190,323 69                          | 2 54      | "                         | 36,079 86 | "         | 0 86    |                                              |           |                |           |                           |             |           |         |
| 4,959,687 87                        | 66 16     | 1,497,181 32              | "         | 4 38      | "       | 187,936,706                                  | 82 45     | 102,159,528    | 77 98     | 35,777,178                | "           | 4 47      | "       |
| 475,566 35                          | 6 35      | "                         | 27,969 32 | "         | 1 46    | 7,417,523                                    | 4 43      | 8,111,711      | 6 19      | "                         | 694,188     | "         | 1 76    |
| 7,496,730 15                        | 100 "     | 1,656,720 44              | "         | "         | "       | 167,303,152                                  | 100 "     | 131,001,104    | 100 "     | 36,302,048                | "           | "         | "       |

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

MERIDIONALI)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 9 83                             | 9 08     | 75                  | "       | 0 0544                                          | 0 0571   | "                   | 0 0027  |
| 8 82                             | 9 23     | "                   | 0 41    | 0 0603                                          | 0 0586   | 0 0017              | "       |



## PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE MERIDIONALI)

| DISTINZIONE DELLE MERCI PER NATURA          | Anno 1876                 |                           | Anno 1875               |              | Differenze nel 1876                       |          |           |         |      |      |
|---------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------|-------------------------------------------|----------|-----------|---------|------|------|
|                                             | Quintali<br>trasportati   | Per<br>cento              | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci trasportate |          | per cento |         |      |      |
|                                             |                           |                           |                         |              | In più                                    | In meno  | In più    | In meno |      |      |
| Bevande e spiriti . . . . .                 | 605,975                   | 6 47                      | 391,277                 | 4 74         | 214,698                                   | Quintali | Quintali  | 1 73    | "    |      |
| Bitumi e pece . . . . .                     | 20,196                    | 0 22                      | 10,662                  | 0 13         | 9,534                                     | "        | "         | 0 09    | "    |      |
| Cereali e farine . . . . .                  | 3,617,530                 | 38 63                     | 3,007,382               | 36 46        | 610,148                                   | "        | "         | 2 17    | "    |      |
| Colori e materie coloranti . . . . .        | 41,482                    | 0 44                      | 41,727                  | 0 51         | "                                         | 245      | "         | "       | 0 07 |      |
| Combustibili . . . . .                      | Carbon fossile . . . . .  | 327,437                   | 3 50                    | 223,562      | 2 78                                      | 98,875   | "         | "       | 0 72 | "    |
|                                             |                           | Legna da ardere . . . . . | 318,566                 | 3 40         | 368,349                                   | 4 47     | "         | 49,783  | "    | 1 07 |
| Derrate . . . . .                           | Alimentari . . . . .      | 450,018                   | 4 81                    | 38,804       | 0 47                                      | 411,214  | "         | "       | 4 34 | "    |
|                                             |                           | Coloniali . . . . .       | 53,863                  | 0 57         | 364,222                                   | 4 42     | "         | 310,359 | "    | 3 85 |
| Concimi . . . . .                           | 26,193                    | 0 28                      | 62,007                  | 0 75         | "                                         | 35,814   | "         | "       | 0 47 |      |
| Filati e tessuti . . . . .                  | 132,702                   | 1 42                      | 183,215                 | 1 62         | "                                         | 513      | "         | "       | 0 20 |      |
| Materiali da costruzione                    | Legnami . . . . .         | 615,602                   | 6 57                    | 488,945      | 5 93                                      | 126,657  | "         | "       | 0 64 | "    |
|                                             | Marmi e graniti . . . . . | 918,390                   | 9 81                    | 794,939      | 9 65                                      | 123,451  | "         | "       | 0 16 | "    |
| Materie tessili greggie . . . . .           | 178,828                   | 1 91                      | 184,846                 | 2 23         | "                                         | 6,018    | "         | "       | 0 32 |      |
| Metalli . . . . .                           | Greggi . . . . .          | 86,594                    | 0 92                    | 90,756       | 1 10                                      | "        | 4,162     | "       | "    | 0 18 |
|                                             | Lavorati . . . . .        | 72,337                    | 0 77                    | 82,841       | 1 "                                       | "        | 10,504    | "       | "    | 0 23 |
| Minerali e prodotti minerali . . . . .      | 325,010                   | 3 47                      | 335,267                 | 4 06         | "                                         | 10,257   | "         | "       | 0 59 |      |
| Prodotti . . . . .                          | Animali . . . . .         | 41,795                    | 0 45                    | 45,705       | 0 55                                      | "        | 3,910     | "       | "    | 0 10 |
|                                             | Chimico-industriali       | 64,361                    | 0 69                    | 53,944       | 0 65                                      | 10,417   | "         | "       | 0 04 | "    |
|                                             | Materie grasse . . . . .  | 281,805                   | 3 01                    | 301,270      | 3 65                                      | "        | 19,465    | "       | "    | 0 64 |
|                                             | Vegetali . . . . .        | 98,448                    | 1 05                    | 126,061      | 1 53                                      | "        | 27,613    | "       | "    | 0 48 |
| Stampati e carta . . . . .                  | 31,313                    | 0 33                      | 29,089                  | 0 35         | 2,224                                     | "        | "         | "       | 0 02 |      |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . . | 43,828                    | 0 47                      | 45,979                  | 0 56         | "                                         | 2,151    | "         | "       | 0 09 |      |
| Stracci ed avanzi . . . . .                 | 233,486                   | 2 49                      | 270,770                 | 3 28         | "                                         | 37,284   | "         | "       | 0 79 |      |
| Merci diverse . . . . .                     | 271,372                   | 2 90                      | 235,770                 | 2 86         | 35,602                                    | "        | "         | 0 04    | "    |      |
| Sali e tabacchi . . . . .                   | 455,625                   | 4 87                      | 461,508                 | 5 59         | "                                         | 5,883    | "         | "       | 0 72 |      |
| Trasporti per conto del Governo . . . . .   | 51,591                    | 0 55                      | 53,723                  | 0 66         | "                                         | 2,132    | "         | "       | 0 11 |      |
| Bozzoli . . . . .                           | "                         | "                         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       | "    | "    |
| <b>Totali . . . . .</b>                     | <b>9,364,347</b>          | <b>100 "</b>              | <b>8,247,620</b>        | <b>100 "</b> | <b>1,116,727</b>                          | "        | "         | "       | "    | "    |

## PROSPETTO N° 9.

**Particolari per classe del movimento del bestiame a grande e piccola velocità nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE MERIDIONALI)

| INDICAZIONI<br>DEL BESTIAME<br>trasportato                                                                                                                | Anno 1876          |                     |                |              | Anno 1875          |                     |                |              | Differenze nel 1876                    |            |                                         |            |               |            |           |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|--------------|----------------------------------------|------------|-----------------------------------------|------------|---------------|------------|-----------|------------|
|                                                                                                                                                           | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale         | Per<br>cento | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale         | Per<br>cento | su i trasporti<br>a grande<br>velocità |            | su i trasporti<br>a piccola<br>velocità |            | su i totali   |            | per cento |            |
|                                                                                                                                                           |                    |                     |                |              |                    |                     |                |              | in<br>più                              | in<br>meno | in<br>più                               | in<br>meno | in<br>più     | in<br>meno | in<br>più | in<br>meno |
| Bestiame grosso, cioè cavalli, muli, grossi puledri, bovi, tori, vacche, pullini, giovenche, manzi, vitelli, vitelloni, mulletti e porci grossi . . . . . | Num.               | Num.                | Num.           |              | Num.               | Num.                | Num.           |              | Num.                                   | Num.       | Num.                                    | Num.       | Num.          | Num.       |           |            |
|                                                                                                                                                           | 114,499            | 62,190              | 176,689        | 36 40        | 86,551             | 50,144              | 136,695        | 30 86        | 27,948                                 | "          | 12,046                                  | "          | 39,994        | "          | 5 54      | "          |
| Bestiame piccolo, cioè vitelli e porci mezzani e piccoli, montoni, pecore, capre, porcellini, capretti e agnelli . . . . .                                | 101,457            | 207,196             | 308,653        | 63 60        | 105,545            | 200,647             | 306,192        | 69 14        | "                                      | 4,088      | 6,549                                   | "          | 2,461         | "          | "         | 5 54       |
| <b>Totale . . . . .</b>                                                                                                                                   | <b>215,956</b>     | <b>269,386</b>      | <b>485,342</b> | <b>100 "</b> | <b>192,096</b>     | <b>250,791</b>      | <b>442,887</b> | <b>100 "</b> | <b>23,860</b>                          | "          | <b>18,595</b>                           | "          | <b>42,455</b> | "          | "         | "          |
| Bestiame per conto dei privati . . . . .                                                                                                                  |                    |                     | 483,760        | 99 67        |                    |                     | 439,936        | 99 33        |                                        |            |                                         |            | 43,824        | "          | 0 34      | "          |
| Bestiame per conto dello Stato . . . . .                                                                                                                  |                    |                     | 1,582          | 0 33         |                    |                     | 2,951          | 0 67         |                                        |            |                                         |            | "             | 1,369      | "         | 0 34       |
| <b>Totali come sopra . . . . .</b>                                                                                                                        |                    |                     | <b>485,342</b> | <b>100 "</b> |                    |                     | <b>442,887</b> | <b>100 "</b> |                                        |            |                                         |            | <b>42,455</b> | "          | "         | "          |

## PROSPETTO N° 10.

## Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati nel 1875

(FERROVIE MERIDIONALI)

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI               | Anno 1876           |             |                         |                                         | Anno 1875           |             |                         |                                         | Differenza nel 1876     |     |             |      |                             |            |                                                     |            |
|-------------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|-----|-------------|------|-----------------------------|------------|-----------------------------------------------------|------------|
|                                           | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | sul numero dei convogli |     |             |      | sui convogli-<br>chilometro |            | sulla<br>percorrenza<br>media<br>di un<br>convoglio |            |
|                                           | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale                  |     | Giornaliero |      | in<br>più                   | in<br>meno | in<br>più                                           | in<br>meno |
|                                           |                     |             | in più                  | in meno                                 |                     |             | in più                  | in meno                                 |                         |     |             |      |                             |            |                                                     |            |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci. | 49,717              | 135 83      | 5,329,062               | 107 187                                 | 47,195              | 129 30      | 5,035,425               | 106 694                                 | 2,522                   | "   | 6 53        | "    | 293,637                     | "          | 0 493                                               | "          |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .  | 2,231               | 6 10        | 158,104                 | 70 867                                  | 2,840               | 7 78        | 204,726                 | 72 086                                  | "                       | 609 | "           | 1 68 | "                           | 46,622     | "                                                   | 1 219      |
| Totale e medie generali . . . . .         | 51,948              | 141 93      | 5,487,166               | 105 628                                 | 50,035              | 137 08      | 5,240,151               | 104 729                                 | 1,913                   | "   | 4 85        | "    | 247,015                     | "          | 0 899                                               | "          |

## PROSPETTO N° 11.

## Composizione dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875.

(FERROVIE MERIDIONALI)

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                    | Anno 1876       |         |        | Anno 1875       |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|---------------------------------------------|-----------------|---------|--------|-----------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                             | Loco-<br>motive | Vetture | Vagoni | Loco-<br>motive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                             |                 |         |        |                 |         |        | in più                      | in meno | in più                   | in meno | in più                | in meno |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci N° | 1 07            | 4 40    | 10 38  | 1 06            | 4 79    | 9 07   | 0 01                        | "       | "                        | 0 39    | 1 31                  | "       |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .    | 1 00            | 0 70    | 9 20   | 1 00            | 0 53    | 9 49   | "                           | "       | 0 17                     | "       | "                     | 0 29    |
| Medie generali . . . . . N°                 | 1 07            | 4 30    | 10 35  | 1 06            | 4 63    | 9 09   | 0 01                        | "       | "                        | 0 33    | 1 26                  | "       |

## PROSPETTO N° 12.

## Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIE MERIDIONALI)

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876                  |                                     |                                                            | Anno 1875                  |                                     |                                                            | Differenza nel 1876                              |         |                                          |         |                                                                |         |
|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | sulla<br>quantità<br>di materiale<br>in servizio |         | sul totale<br>dei chilometri<br>percorsi |         | sul percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo |         |
|                                     |                            |                                     |                                                            |                            |                                     |                                                            | in più                                           | in meno | in più                                   | in meno | in più                                                         | in meno |
|                                     | Num.                       | Chil.                               | Chil.                                                      | Num.                       | Chil.                               | Chil.                                                      | Num.                                             | Num.    | Chil.                                    | Chil.   | Chil.                                                          | Chil.   |
| Locomotive . . . . .                | 207                        | 5,863,922                           | 28,328                                                     | 207                        | 5,590,292                           | 27,006                                                     | "                                                | "       | 273,630                                  | "       | 1,322                                                          | "       |
| Vetture . . . . .                   | 653                        | 23,577,520                          | 37,013                                                     | 654                        | 24,248,220                          | 37,076                                                     | "                                                | 1       | "                                        | 670,700 | "                                                              | 63      |
| Vagoni . . . . .                    | 2,988                      | 56,779,759                          | 19,021                                                     | 2,988                      | 47,624,243                          | 15,938                                                     | "                                                | "       | 9,155,516                                | "       | 3,083                                                          | "       |

## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(FERROVIE MERIDIONALI)

| INDICAZIONE DELLE SPESE                                                                    | Spesa nel 1876      |                                | Spesa nel 1875      |                                | Differenza nel 1876 |                   |                                            |              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|-------------------|--------------------------------------------|--------------|
|                                                                                            | Totale              | Per convoglio-chilometro utile | Totale              | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |                   | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |              |
|                                                                                            |                     |                                |                     |                                | in più              | in meno           | in più                                     | in meno      |
|                                                                                            | Lire C.             | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C.           | Lire C.                                    | Lire C.      |
| 1. Spese generali e stipendi del personale superiore . . . . .                             | 150,063 47          | 0 028                          | 96,409 93           | 0 020                          | 53,653 54           | "                 | 0 008                                      | "            |
| 2. Stipendi e paghe ai capi deposito, macchinisti, fuochisti e personale rimesse . . . . . | 916,912 13          | 0 172                          | 906,424 19          | 0 179                          | 11,487 94           | "                 | "                                          | 0 007        |
| 3. Premi per economie e percorrenze regolari . . . . .                                     | 138,569 47          | 0 026                          | 135,924 52          | 0 026                          | 2,644 95            | "                 | "                                          | "            |
| 4. Combustibile, untura ed illuminazione per le macchine . . . . .                         | 2,404,439 63        | 0 451                          | 2,867,098 60        | 0 570                          | "                   | 462,658 97        | "                                          | 0 119        |
| 5. Alimentazione delle macchine . . . . .                                                  | 128,991 64          | 0 024                          | 120,470 66          | 0 024                          | 8,520 98            | "                 | "                                          | "            |
| 6. Pulitura delle macchine e manutenzione corrente . . . . .                               | 65,640 65           | 0 012                          | 60,777 36           | 0 012                          | 4,863 29            | "                 | "                                          | "            |
| 7. Pulitura e manutenzione corrente dei veicoli . . . . .                                  | 72,278 42           | 0 014                          | 71,445 47           | 0 014                          | 832 95              | "                 | "                                          | "            |
| 8. Manutenzione e riparazione delle macchine . . . . .                                     | 1,189,617 68        | 0 223                          | 1,168,829 30        | 0 231                          | 25,788 38           | "                 | "                                          | 0 008        |
| 9. Manutenzione e riparazione dei veicoli . . . . .                                        | 748,581 53          | 0 141                          | 715,006 73          | 0 142                          | 33,575 80           | "                 | "                                          | 0 001        |
| 10. Manutenzione e rinnovo della mobilia ed attrezzi delle rimesse locomotive . . . . .    | 41,881 25           | 0 008                          | 65,486 79           | 0 013                          | "                   | 23,605 54         | "                                          | 0 005        |
| <b>Totali . . .</b>                                                                        | <b>5,856,975 87</b> | <b>1 099</b>                   | <b>6,201,872 55</b> | <b>1 231</b>                   | <b>"</b>            | <b>344,896 68</b> | <b>"</b>                                   | <b>0 132</b> |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo nel 1875.**

(FERROVIE MERIDIONALI)

| INDICAZIONE<br>DELLE MATERIE<br>CONSUMATE | Anno 1876   |                           |                          | Anno 1875   |                           |                          | Differenza nel 1876 |           |                             |         |                          |         |
|-------------------------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|-----------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|
|                                           | Totale      | Consumo per percorrenza   |                          | Totale      | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |           | sul consumo per percorrenza |         |                          |         |
|                                           |             | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |             | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |           | per locomotiva-chilometro   |         | per convoglio-chilometro |         |
|                                           |             |                           |                          |             |                           |                          | in più              | in meno   | in più                      | in meno | in più                   | in meno |
|                                           | Chilogrammi | Chilogrammi               | Chilogrammi              | Chilogrammi | Chilogrammi               | Chilogrammi              | Chil.               | Chil.     | Chil.                       | Chil.   | Chil.                    | Chil.   |
| Carbon fossile . . . . .                  | 57,090,363  | 9 736                     | 10 404                   | 59,484,764  | 10 640                    | 11 351                   | "                   | 2,394,401 | "                           | 0 904   | "                        | 0 947   |
| Olio . . . . .                            | 186,503     | 0 032                     | 0 034                    | 186,747     | 0 033                     | 0 035                    | "                   | 244       | "                           | 0 001   | "                        | 0 001   |



### Accidenti più gravi durante il 1876.

Cenni sommari sugli  
accidenti.

L'accidente più grave che nel 1876 si ebbe a deplorare sulle ferrovie Meridionali, fu l'urto di un treno materiali contro alcuni carri vuoti lasciati sulla via fra le stazioni di Riccione e Cattolica sulla linea Bologna-Ancona.

In seguito ai risultati dell'inchiesta amministrativa su tale accidente, vennero dalla Società licenziati il capo-treno ed il ff. di macchinista del treno materiali, e venne sospeso il fuochista.

Il processo giudiziario poi che ebbe luogo per l'accidente stesso presso il Tribunale di Forlì, si chiuse con la condanna del detto ff. macchinista ad un mese di carcere ed a lire 5 di ammenda, mentre il capo-conduttore ed il fuochista non vennero riconosciuti colpevoli.

### Manutenzione.

Cenni generali.

Alla manutenzione delle linee fu provveduto opportunamente, e regolare fu il servizio dei treni non esclusi quelli pel trasporto della valigia anglo-indiana da Bologna a Brindisi e viceversa, la cui velocità normale di circa 65 chilometri all'ora si spinge talora a più di 70 chilometri.

Opere d'arte.

Le opere eseguite nel corso dell'anno 1876 oltre a diversi consolidamenti, difese, gettate, sistemazione di trincee e simili, eseguiti segnatamente sulla linea Foggia-Napoli sono le seguenti:

1° La condotta d'acqua per la stazione di Ancona, facendo così cessare l'inconveniente di dover mandare da Ancona alla località detta Varano (distante chilometri cinque) le locomotive che dovevano rifornirsi, e di far trasportare in Ancona l'acqua occorrente pel lavaggio delle locomotive, e per tutti gli altri bisogni della stazione;

2° La sottomurazione e le difese del ponte sul Metauro in prossimità della stazione di Fano sulla linea Bologna-Ancona;

3° E la continuazione dei lavori di costruzione del ponte a diciotto arcate in muratura sul fiume Sangro lunghesso la linea Ancona-Foggia.

Di lavori eseguiti di urgenza per riparare guasti che interruppero la regolare circolazione dei treni non vi fu che una passerella sul torrente Chiodi lunghesso la linea adriatica, in seguito alla ruina del ponte, avvenuta a causa delle straordinarie piogge cadute nel 18 novembre.

Relativamente alle stazioni furono eseguiti ampliamenti e miglioramenti in quelle di Imola, Foggia, Bovino, Benevento, Torre Annunziata, Scafati e Nocera, e venne proseguita la costruzione della stazione definitiva di Ancona, iniziando inoltre una scogliera a mare, per allargare e difendere il piazzale della stazione stessa.

Si provvide alle chiusure della strada e delle stazioni, curando inoltre le riparazioni degli steconati esistenti, e la necessaria manutenzione e custodia dei passaggi a livello.

L'armamento venne mantenuto in buone condizioni e come è già detto innanzi, i treni per la valigia indiana corrono alla velocità di sessantacinque chilometri all'ora tutta la linea Bologna-Brindisi.

Stazioni e case di guardia.

Chiusure e passaggi a livello.

Armamento.

### Materiale e trazione.

Stante il considerevole sviluppo del traffico avutosi nei mesi di ottobre, novembre e dicembre, si risentì la necessità di un maggiore numero di locomotive e di carri merci.

Questo inconveniente verificatosi anche negli anni passati persuase la Società, in seguito a premure fatte dal Governo, a disporre per l'acquisto di 20 locomotive e di 300 carri da merci.

Verso gli ultimi mesi dell'anno si avvertì maggiormente la ristrettezza dei locali delle officine e la deficienza di macchine-utensili per provvedere con la dovuta regolarità e sollecitudine alle riparazioni delle locomotive e dei veicoli, e così meglio usufruire tutto il materiale mobile per i bisogni del traffico.

Furono quindi disposti studi necessari per opportuni ampliamenti nelle officine di Rimini, Foggia e Napoli, disponendo ad un tempo per la provvista delle macchine-utensili necessarie.

Dotazione del materiale mobile.

Officine.



**D. — Ferrovie Calabro-Sicule.**



## PROSPETTO N° 1.

## Lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876, e confronto con quelle in esercizio al 31 dicembre 1875.

(FERROVIE CALABRO-SICULE)

| Numero d'ordine | INDICAZIONE DELLE LINEE | Lunghezze effettive in esercizio |                     |                  | Annotazioni |                                                                                                                                                     |
|-----------------|-------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                 |                         | al 31 dicembre 1876              | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 |             |                                                                                                                                                     |
|                 |                         | Chil.                            | Chil.               | Chil.            |             |                                                                                                                                                     |
| 1               | Rete Calabrese          | Eboli-Potenza . . . . .          | 40                  | (1) 40           | "           | (1) Per la lunghezza di detto tronco vedasi nota (a) a pag. 228.                                                                                    |
| 2               |                         | Potenza-Torremare . . . . .      | 61                  | 38               | 23          | Il nuovo tronco venne aperto all'esercizio il 10 aprile 1876.                                                                                       |
| 3               |                         | Taranto-Cariati . . . . .        | 181                 | 181              | "           | Ha comuni chilometri 4 colla linea TARANTO-BARI.                                                                                                    |
| 4               |                         | Cariati-Monasterace . . . . .    | 159                 | 159              | "           |                                                                                                                                                     |
| 5               |                         | Monasterace-Reggio . . . . .     | 132                 | 132              | "           |                                                                                                                                                     |
| 6               |                         | Cassano-Cosenza . . . . .        | 16                  | "                | 16          | Il nuovo tronco venne aperto all'esercizio il 16 novembre 1876.                                                                                     |
| 7               | Rete Sicula             | Messina-Catania . . . . .        | 96                  | 96               | "           |                                                                                                                                                     |
| 8               |                         | Catania-Siracusa . . . . .       | 87                  | 87               | "           |                                                                                                                                                     |
| 9               |                         | Catania-Leonforte . . . . .      | 79                  | 79               | "           | Ha comuni chilometri 8 colla linea CATANIA-SIRACUSA.                                                                                                |
| 10              |                         | Leonforte-Licata . . . . .       | 84                  | "                | 84          | Il primo tronco di chilometri 23 venne aperto il 1° febbraio, il 2° di chilometri 46 il 24 settembre ed il 3° di chilometri 15 il 16 dicembre 1876. |
| 11              |                         | Palermo al Porto . . . . .       | 7                   | 7                | "           | Ha comuni chilometri 1 colla linea PALERMO-CAMMARATA.                                                                                               |
| 12              |                         | Palermo-Lercara . . . . .        | 77                  | 77               | "           |                                                                                                                                                     |
| 13              |                         | Lercara-Girgenti . . . . .       | 67                  | 53               | 14          | Il nuovo tronco venne aperto all'esercizio il 1° marzo 1876.                                                                                        |
|                 | Totale . . . . .        | 1,086                            | 948                 | 137              |             |                                                                                                                                                     |

Materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1876, e confronto con quello in servizio e costruzione al 31 dicembre 1875.

(FERROVIE CALABRO-SIQULE)

| INDICAZIONE DEL MATERIALE                              | ANNO 1876   |                |        | ANNO 1875   |                |        | DIFFERENZE NEL 1876       |         |                              |         |            |         |   |
|--------------------------------------------------------|-------------|----------------|--------|-------------|----------------|--------|---------------------------|---------|------------------------------|---------|------------|---------|---|
|                                                        | in servizio | in costruzione | TOTALE | in servizio | in costruzione | TOTALE | sul materiale in servizio |         | sul materiale in costruzione |         | sul totale |         |   |
|                                                        |             |                |        |             |                |        | in più                    | in meno | in più                       | in meno | in più     | in meno |   |
|                                                        |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| <b>Macchine locomotive.</b>                            |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Locomotive a ruote libere . . . . . N°                 |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Id. a quattro ruote accoppiate . . . . .               | 74          | 74             | 74     | 74          | 74             | 74     | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. a sei ruote accoppiate . . . . .                   | 40          | 54             | 54     | 34          | 34             | 34     | 6                         | 14      | "                            | "       | 20         | "       | " |
| Totali . . . . . N°                                    | 114         | 128            | 128    | 108         | 108            | 108    | 6                         | 14      | "                            | "       | 20         | "       | " |
| <b>Vetture da viaggiatori.</b>                         |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Vetture-saloni . . . . . N°                            |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Id. break . . . . .                                    |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Id. di 1ª classe . . . . .                             | 36          | 36             | 36     | 32          | 4              | 36     | 4                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. miste di 1ª e 2ª classe . . . . .                  | 87          | 87             | 87     | 76          | 11             | 87     | 11                        | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. di 2ª classe . . . . .                             | 94          | 94             | 94     | 87          | 7              | 94     | 7                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. miste di 2ª e 3ª classe . . . . .                  |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Id. di 3ª classe . . . . .                             | 283         | 283            | 283    | 257         | 26             | 283    | 26                        | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. di 4ª classe . . . . .                             | "           | "              | "      | "           | "              | "      | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Totali . . . . . N°                                    | 500         | 500            | 500    | 452         | 48             | 500    | 48                        | "       | "                            | "       | 48         | "       | " |
| <b>Vagoni da merci, bestiame e diversi.</b>            |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Vagoni da bagagli . . . . . N°                         |             |                |        |             |                |        |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Id. da scuderia . . . . .                              | 87          | 87             | 87     | 82          | 5              | 87     | 5                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. per trasporto montoni e piccolo bestiame . . . . . | 21          | 21             | 21     | 11          | 10             | 21     | 10                        | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. coperti da merci . . . . .                         | 451         | 430            | 430    | 372         | 58             | 430    | 49                        | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. coperti da bestiame . . . . .                      | 288         | 288            | 288    | 238         | 60             | 288    | 60                        | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. scoperti da bestiame . . . . .                     | 80          | 80             | 80     | 80          | 0              | 80     | 0                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. piatti da merci . . . . .                          | 296         | 296            | 296    | 268         | 28             | 296    | 28                        | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. piatti da ghiaia . . . . .                         | 14          | 14             | 14     | "           | 14             | 14     | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. piatti da legname . . . . .                        | "           | "              | "      | "           | "              | "      | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. piatti da trasporto carrozze . . . . .             | "           | "              | "      | "           | "              | "      | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. da cisterna per trasporto acqua . . . . .          | 3           | 3              | 3      | 1           | 2              | 3      | 2                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. di soccorso . . . . .                              | "           | "              | "      | "           | "              | "      | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. per trasporto grosse artiglierie . . . . .         | "           | "              | "      | "           | "              | "      | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Totali . . . . . N°                                    | 1,220       | 1,229          | 1,229  | 1,062       | 168            | 1,210  | 168                       | "       | "                            | "       | 149        | "       | " |

PROSPETTO N° 3.

## Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per convoglio-

(FERROVIE)

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                  | LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATE |                |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------------|----------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 | nell'anno 1876             | nell'anno 1875 |
| Chilometri                                | Chilometri          | Chilometri       | Chilometri                 | Chilometri     |
| 1065                                      | 948                 | 137              | 999                        | 823            |

I. -

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI              | Anno 1876           |                                    |                                |              | Anno 1875           |                                    |
|----------------------------------------|---------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|---------------------|------------------------------------|
|                                        | Totale              | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale              | Per chilometro di linea esercitata |
|                                        | L. C.               | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.               | L. C.                              |
| Viaggiatori . . . . .                  | 3,248,832 18        | 3,252 08                           | 1 458                          | 52 57        | 2,780,802 11        | 3,378 86                           |
| Trasporti a grande velocità . . . . .  | 533,138 10          | 533 67                             | 0 239                          | 8 63         | 445,621 58          | 541 46                             |
| Trasporti a piccola velocità . . . . . | 2,307,650 30        | 2,309 96                           | 1 035                          | 37 34        | 1,983,363 57        | 2,409 91                           |
| Prodotti diversi . . . . .             | 90,019 36           | 90 11                              | 0 040                          | 1 46         | 90,390 30           | 109 83                             |
| <b>Totali . . .</b>                    | <b>6,179,639 94</b> | <b>6,185 82</b>                    | <b>2 772</b>                   | <b>100 "</b> | <b>5,300,177 56</b> | <b>6,440 06</b>                    |

II. -

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                           | Anno 1876           |                                    |                                |              | Anno 1875           |                                    |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|---------------------|------------------------------------|
|                                                                    | Totale              | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale              | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                                    | L. C.               | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.               | L. C.                              |
| Quota spese generali dell'amministrazione centrale . . . . .       | 183,400 41          | 183 59                             | 0 082                          | 2 75         | 176,728 37          | 214 74                             |
| Spese generali dell'esercizio . . . . .                            | 588,692 89          | 589 28                             | 0 264                          | 8 84         | 453,446 35          | 550 97                             |
| Traffico e movimento - Uffici centrali . . . . .                   | 209,847 83          | 210 06                             | 0 094                          | 3 15         | 187,716 09          | 223 09                             |
| Spese per le stazioni . . . . .                                    | 1,063,433 27        | 1,064 50                           | 0 477                          | 15 96        | 812,603 95          | 987 37                             |
| Spese per i convogli . . . . .                                     | 352,519 42          | 352 87                             | 0 158                          | 5 29         | 254,964 35          | 309 80                             |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali . . . . .            | 52,448 11           | 52 50                              | 0 023                          | 0 79         | 43,590 85           | 52 97                              |
| Spese per trazione . . . . .                                       | 1,478,433 67        | 1,479 90                           | 0 663                          | 22 20        | 1,189,046 73        | 1,444 77                           |
| Spese per materiale mobile . . . . .                               | 682,870 42          | 693 57                             | 0 311                          | 10 40        | 295,023 09          | 358 47                             |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali . . . . .              | 50,638 18           | 50 69                              | 0 023                          | 0 76         | 61,015 02           | 74 14                              |
| Spese di manutenzione ordinaria e sorveglianza della via . . . . . | 1,822,905 44        | 1,824 73                           | 0 818                          | 27 37        | 1,483,089 78        | 1,802 05                           |
| Manutenzione dei fabbricati . . . . .                              | 32,838 43           | 32 87                              | 0 015                          | 0 49         | 34,774 05           | 42 22                              |
| Spese generali dei magazzini . . . . .                             | 133,439 58          | 133 57                             | 0 060                          | 2 "          | 125,717 70          | 152 75                             |
| <b>Totali . . .</b>                                                | <b>6,661,467 65</b> | <b>6,668 13</b>                    | <b>2 988</b>                   | <b>100 "</b> | <b>5,117,714 39</b> | <b>6,218 34</b>                    |

chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

CALABRO-SICULE)

| TATA              | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                |                |                     |         |
|-------------------|---------------------------|----------------|----------------|---------------------|---------|
|                   | Aumento nel 1876          | nell'anno 1876 | nell'anno 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                   |                           |                |                | in più              | in meno |
| Chilometri<br>176 | 2,228,861                 | 1,638,781      | 590,070        | "                   |         |

**Prodotti.**

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                 |         |                                             |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | per chilometro di linea esercitata sul prodotto |         | sul prodotto per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                          | in meno | in più                                      | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                           | L. C.   | L. C.                                       | L. C.   |           |         |
| 1 697                          | 52 47     | 468,030 07          | "       | "                                               | 126 78  | "                                           | 0 239   | 0 10      | "       |
| 0 272                          | 8 41      | 87,516 52           | "       | "                                               | 7 79    | "                                           | 0 033   | 0 22      | "       |
| 1 210                          | 37 42     | 324,286 73          | "       | "                                               | 99 95   | "                                           | 0 175   | "         | 0 08    |
| 0 055                          | 1 70      | "                   | 370 94  | "                                               | 19 72   | "                                           | 0 015   | "         | 0 24    |
| 3 234                          | 100       | 879,462 38          | "       | "                                               | 254 24  | "                                           | 0 462   | "         | "       |

**Spese.**

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                |         |                                            |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sulle spese per chilometro di linea esercitata |         | sulle spese per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                         | in meno | in più                                     | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                          | L. C.   | L. C.                                      | L. C.   |           |         |
| 0 108                          | 3 45      | 6,672 04            | "       | "                                              | 31 15   | "                                          | 0 026   | "         | 0 70    |
| 0 277                          | 8 86      | 135,246 54          | "       | 38 31                                          | "       | "                                          | 0 013   | "         | 0 02    |
| 0 114                          | 3 67      | 22,131 74           | "       | "                                              | 18 03   | "                                          | 0 020   | "         | 0 52    |
| 0 496                          | 15 88     | 250,829 32          | "       | 77 13                                          | "       | "                                          | 0 019   | 0 08      | "       |
| 0 156                          | 4 98      | 97,555 07           | "       | 43 07                                          | "       | 0 002                                      | "       | 0 31      | "       |
| 0 027                          | 0 85      | 8,857 26            | "       | "                                              | 0 47    | "                                          | 0 004   | "         | 0 06    |
| 0 726                          | 23 23     | 289,386 94          | "       | 35 13                                          | "       | "                                          | 0 063   | "         | 1 03    |
| 0 180                          | 5 77      | 397,849 33          | "       | 335 10                                         | "       | 0 131                                      | "       | 4 63      | "       |
| 0 037                          | 1 19      | 10,376 84           | "       | "                                              | 23 45   | "                                          | 0 014   | "         | 0 43    |
| 0 905                          | 28 98     | 339,815 66          | "       | 22 68                                          | "       | "                                          | 0 087   | "         | 1 61    |
| 0 021                          | 0 68      | 1,935 62            | "       | "                                              | 9 35    | "                                          | 0 006   | "         | 0 19    |
| 0 076                          | 2 46      | 7,721 88            | "       | "                                              | 19 18   | "                                          | 0 016   | "         | 0 46    |
| 3 123                          | 100 "     | 1,543,753 32        | "       | 449 79                                         | "       | "                                          | 0 135   | "         | "       |

## PROSPETTO N° 4.

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori

(FERROVIE)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI        | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |                  |              |                               |          |           |          | PRODOTTO            |              |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|------------------|--------------|-------------------------------|----------|-----------|----------|---------------------|--------------|
|                                                              | nel 1876                                   |              | nel 1875         |              | Differenza nell'anno 1876     |          |           |          | nel 1876            |              |
|                                                              | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità         | Per<br>cento | sul numero<br>dei viaggiatori |          | per cento |          | Quantità            | Per<br>cento |
|                                                              |                                            |              |                  |              | in più                        | in meno  | in più    | in meno  |                     |              |
|                                                              | Numero                                     |              | Numero           |              | Numero                        | Numero   |           |          | Lire C.             |              |
| 1ª classe .....                                              | 44,975                                     | 2 77         | 39,299           | 2 73         | 5,676                         | "        | 0 04      | "        | 245,570 24          | 7 56         |
| 2ª classe .....                                              | 299,455                                    | 18 39        | 260,997          | 18 14        | 38,458                        | "        | 0 25      | "        | 880,862 54          | 27 11        |
| 3ª classe .....                                              | 1,177,592                                  | 72 30        | 1,053,052        | 73 19        | 124,540                       | "        | "         | 0 89     | 1,958,370 79        | 60 28        |
| 4ª classe .....                                              | "                                          | "            | "                | "            | "                             | "        | "         | "        | "                   | "            |
| Militari ed altri viaggiatori per<br>conto dello Stato ..... | 106,543                                    | 6 54         | 85,529           | 5 94         | 21,014                        | "        | 0 60      | "        | 164,028 61          | 5 05         |
| <b>Totali ...</b>                                            | <b>1,628,565</b>                           | <b>100 "</b> | <b>1,438,877</b> | <b>100 "</b> | <b>189,688</b>                | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> | <b>3,248,832 18</b> | <b>100 "</b> |

## PROSPETTO N° 5.

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno

(FERROVIE)

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |            |                     |            |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                    | nel 1876                              | nel 1875   | Differenze nel 1876 |            |
|                                                    |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                    | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| 1ª classe .....                                    | 56                                    | 50         | 6                   | "          |
| 2ª classe .....                                    | 43                                    | 41         | 2                   | "          |
| 3ª classe .....                                    | 38                                    | 37         | 1                   | "          |
| 4ª classe .....                                    | "                                     | "          | "                   | "          |
| Militari ed altri per conto dello Stato .....      | 87                                    | 72         | 15                  | "          |

pel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

CALABRO-SICULE)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |            |           |                              |            |           |         |
|-------------------------------------|-----------|------------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|
| nel 1876                            |           | Differenza nell'anno 1876    |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875   |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità   | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |            | per cento |         |
|                                     |           | in più                       | in meno | in più    | in meno |                                              |           |            |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                      | Lire C. |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri |           | Chilometri                   | Chilometri |           |         |
| 189,290 14                          | 6 81      | 56,280 10                    | "       | 0 75      | "       | 2,548,107                                    | 3 61      | 1,959,875  | 3 39      | 588,232                      | "          | 0 22      | "       |
| 708,424 74                          | 25 48     | 172,437 80                   | "       | 1 63      | "       | 12,997,535                                   | 18 43     | 10,605,581 | 18 37     | 2,391,954                    | "          | 0 06      | "       |
| 1,777,856 43                        | 63 93     | 180,514 36                   | "       | "         | 3 65    | 45,722,750                                   | 64 81     | 39,013,163 | 67 57     | 6,709,687                    | "          | "         | 2 76    |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | "                                            | "         | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| 105,230 80                          | 3 78      | 58,797 81                    | "       | 1 27      | "       | 9,276,057                                    | 13 15     | 6,159,398  | 10 67     | 3,116,664                    | "          | 2 48      | "       |
| 2,780,802 11                        | 100 "     | 468,030 07                   | "       | "         | "       | 70,544,449                                   | 100 "     | 57,738,012 | 100 "     | 12,806,437                   | "          | "         | "       |

1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

CALABRO-SICULE)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 5 46                             | 4 82     | 0 64                | "       |                                                 |          |                     |         |
| 2 94                             | 2 71     | 0 23                | "       | 0 0503                                          | 0 0519   | "                   | 0 016   |
| 1 66                             | 1 69     | "                   | 0 03    |                                                 |          |                     |         |
| "                                | "        | "                   | "       |                                                 |          |                     |         |
| 1 54                             | 1 23     | 0 31                | "       | 0 0177                                          | 0 0170   | 0 0007              | "       |

## PROSPETTO N° 6.

## Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(FERROVIE)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | PESO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |                |              |                               |          |           |          | PRODOTTO            |              |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------|----------------|--------------|-------------------------------|----------|-----------|----------|---------------------|--------------|
|                                                 | nel 1876                                 |              | nel 1875       |              | Differenza nell'anno 1876     |          |           |          | nel 1876            |              |
|                                                 | Quantità                                 | Per<br>cento | Quantità       | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci |          | per cento |          | Quantità            | Per<br>cento |
|                                                 |                                          |              |                |              | in più                        | in meno  | in più    | in meno  |                     |              |
|                                                 | Tonnellate                               |              | Tonnellate     | Tonnellate   | Tonnellate                    |          |           | Lire C.  |                     |              |
| 1ª classe .....                                 | 5,513                                    | 1 53         | 5,160          | 1 65         | 353                           | "        | "         | 0 12     | 68,785 69           | 3 "          |
| 2ª classe .....                                 | 3,681                                    | 1 02         | 3,827          | 1 23         | "                             | 146      | "         | 0 21     | 58,622 45           | 2 56         |
| 3ª classe .....                                 | 103,518                                  | 28 72        | 90,252         | 28 87        | 13,266                        | "        | "         | 0 15     | 933,657 63          | 40 73        |
| 4ª classe .....                                 | 47,913                                   | 13 29        | 45,463         | 14 55        | 2,450                         | "        | "         | 1 26     | 414,093 14          | 18 06        |
| 5ª classe .....                                 | 15,579                                   | 4 32         | 16,504         | 5 28         | "                             | 925      | "         | 0 96     | 93,619 98           | 4 08         |
| 6ª classe .....                                 | 3,130                                    | 0 87         | 1,408          | 0 45         | 1,722                         | "        | "         | 0 42     | 14,802 51           | 0 65         |
| 7ª classe .....                                 | 2,165                                    | 0 60         | 1,509          | 0 48         | 656                           | "        | "         | 0 12     | 7,393 18            | 0 32         |
| Classi speciali .....                           | 175,054                                  | 48 56        | 145,449        | 46 53        | 29,605                        | "        | "         | 2 03     | 678,547 58          | 29 00        |
| Trasporti per conto dello Stato .               | 3,915                                    | 1 09         | 3,005          | 0 96         | 910                           | "        | "         | 0 13     | 22,801 20           | 1 "          |
| <b>Totali . . .</b>                             | <b>360,468</b>                           | <b>100 "</b> | <b>312,577</b> | <b>100 "</b> | <b>47,891</b>                 | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> | <b>2,292,413 34</b> | <b>100 "</b> |

## PROSPETTO N° 7.

## Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola velocità

(FERROVIE)

| DISTINZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |            |                     |            |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                         | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                         |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                         | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| A pagamento ordinario .....                             | 71                                    | 65         | 6                   | "          |
| Per conto dello Stato .....                             | 84                                    | 84         | "                   | "          |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(CALABRO-SICULE)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                  |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875         |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità         | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno | in più    | in meno |                                              |           |                  |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                   | Lire C. |           |         | Tonnell.-chilom.                             |           | Tonnell.-chilom. |           | Tonn.-Chil.               | Tonn.-Chil. |           |         |
| 68,758 10                           | 3 50      | 27 59                     | "       | "         | 0 50    |                                              |           |                  |           |                           |             |           |         |
| 53,573 08                           | 2 73      | 5,049 37                  | "       | "         | 0 17    |                                              |           |                  |           |                           |             |           |         |
| 790,722 77                          | 40 24     | 142,934 86                | "       | "         | 0 49    |                                              |           |                  |           |                           |             |           |         |
| 375,214 15                          | 19 10     | 38,878 99                 | "       | "         | 1 04    | 13,920,253                                   | 54 07     | 11,879,679       | 58 32     | 2,040,574                 | "           | "         | 4 25    |
| 88,930 69                           | 4 52      | 4,689 29                  | "       | "         | 0 44    |                                              |           |                  |           |                           |             |           |         |
| 7,400 34                            | 0 38      | 7,492 17                  | "       | "         | 0 27    |                                              |           |                  |           |                           |             |           |         |
| 4,336 46                            | 0 22      | 3,056 72                  | "       | "         | 0 10    |                                              |           |                  |           |                           |             |           |         |
| 558,596 24                          | 28 43     | 119,951 32                | "       | "         | 1 17    | 11,498,376                                   | 44 67     | 8,239,764        | 40 45     | 3,258,612                 | "           | "         | 4 22    |
| 17,240 32                           | 0 88      | 5,560 88                  | "       | "         | 0 12    | 325,156                                      | 1 26      | 251,582          | 1 23      | 73,574                    | "           | "         | 0 03    |
| 1,964,772 15                        | 100 "     | 327,641 19                | "       | "         | "       | 25,743,785                                   | 100 "     | 20,371,025       | 100 "     | 5,372,760                 | "           | "         | "       |

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(CALABRO-SICULE)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 6 36                             | 6 29     | 0 07                | "       | 0 0893                                          | 0 0967   | "                   | 0 0074  |
| 5 82                             | 5 74     | 0 08                | "       | 0 0701                                          | 0 0685   | 0 0016              | "       |



## PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE CALABRO-SICULE)

| DISTINZIONI DELLE MERCI PER NATURA          | Anno 1876                |                               | Anno 1875            |              | Differenze nel 1876                    |          |           |          |      |      |
|---------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------------|----------|-----------|----------|------|------|
|                                             | Quintali trasportati     | Per cento                     | Quintali trasportati | Per cento    | sulla quantità delle merci trasportate |          | per cento |          |      |      |
|                                             |                          |                               |                      |              | In più                                 | In meno  | In più    | In meno  |      |      |
| Bevande e spiriti . . . . .                 | 110,944                  | 3 08                          | 117,544              | 3 76         | Quintali                               | Quintali |           |          |      |      |
| Bitumi e pece . . . . .                     | 741                      | 0 02                          | 351                  | 0 01         | "                                      | 6,600    | "         | 0 68     |      |      |
| Cereali e farine . . . . .                  | 637,218                  | 18 23                         | 501,557              | 16 04        | 390                                    | "        | 0 01      | "        |      |      |
| Colori e materie coloranti . . . . .        | 68,579                   | 1 90                          | 68,453               | 2 19         | 155,661                                | "        | 2 19      | "        |      |      |
| Combustibili . . . . .                      | Carbon fossile . . . . . | 98,357                        | 2 73                 | 78,756       | 2 52                                   | 126      | "         | "        | 0 29 |      |
|                                             |                          | Legna da ardere . . . . .     | 48,424               | 1 34         | 43,837                                 | 1 40     | 19,601    | "        | 0 21 | "    |
| Derrate . . . . .                           | Alimentari . . . . .     | 343,524                       | 9 53                 | 317,804      | 10 17                                  | 4,587    | "         | "        | 0 06 |      |
|                                             |                          | Coloniali . . . . .           | 11,778               | 0 32         | 14,417                                 | 0 46     | 25,720    | "        | "    | 0 64 |
| Concimi . . . . .                           | 11,803                   | 0 33                          | 8,574                | 0 27         | "                                      | 2,639    | "         | 0 14     |      |      |
| Filati e tessuti . . . . .                  | 13,754                   | 0 38                          | 16,927               | 0 55         | 3,229                                  | "        | 0 06      | "        |      |      |
| Materiali da costruzione                    | Legnami . . . . .        | 209,545                       | 5 81                 | 223,152      | 7 14                                   | "        | 13,607    | "        | 1 33 |      |
|                                             |                          | Marmi e graniti . . . . .     | 530,005              | 14 70        | 416,511                                | 13 32    | 113,494   | "        | 1 38 | "    |
| Materie tessili greggie . . . . .           | 5,706                    | 0 16                          | 7,241                | 0 23         | "                                      | 1,535    | "         | 0 07     |      |      |
| Metalli . . . . .                           | Greggi . . . . .         | 20,746                        | 1 58                 | 19,751       | 0 63                                   | 995      | "         | "        | 0 05 |      |
|                                             |                          | Lavorati . . . . .            | 61,512               | 1 71         | 95,504                                 | 3 06     | "         | 33,992   | "    | 1 35 |
| Minerali e prodotti minerali . . . . .      | 1,022,342                | 28 36                         | 891,263              | 28 61        | 128,079                                | "        | "         | 0 25     |      |      |
| Prodotti . . . . .                          | Animali . . . . .        | 7,952                         | 0 22                 | 9,856        | 0 31                                   | "        | 1,904     | "        | 0 09 |      |
|                                             |                          | Chimico-industriali . . . . . | 8,557                | 0 24         | 12,934                                 | 0 41     | "         | 4,377    | "    | 0 17 |
|                                             |                          | Materie grasse . . . . .      | 36,062               | 1 "          | 43,143                                 | 1 38     | "         | 7,081    | "    | 0 38 |
|                                             | Vegetali . . . . .       | 124,779                       | 3 46                 | 48,906       | 1 57                                   | 75,873   | "         | 1 89     | "    |      |
| Stampati e carte . . . . .                  | 1,708                    | 0 05                          | 2,094                | 0 07         | "                                      | 386      | "         | 0 02     |      |      |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . . | 30,262                   | 0 84                          | 29,911               | 0 96         | 351                                    | "        | "         | 0 12     |      |      |
| Stracci ed avanzi . . . . .                 | 30,646                   | 0 85                          | 33,736               | 1 08         | "                                      | 3,090    | "         | 0 23     |      |      |
| Merci diverse . . . . .                     | 110,587                  | 3 67                          | 90,499               | 2 90         | 20,088                                 | "        | 0 17      | "        |      |      |
| Sali e tabacchi . . . . .                   | 28,487                   | 0 79                          | 30,045               | 0 96         | "                                      | 1,558    | "         | 0 17     |      |      |
| Trasporti per conto del Governo . . . . .   | 10,664                   | 0 30                          | "                    | "            | 10,664                                 | "        | 0 30      | "        |      |      |
| Bozzoli . . . . .                           | "                        | "                             | "                    | "            | "                                      | "        | "         | "        |      |      |
| <b>Totali . . .</b>                         | <b>3,604,682</b>         | <b>100 "</b>                  | <b>3,125,766</b>     | <b>100 "</b> | <b>478,916</b>                         | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> |      |      |

## PROSPETTO N° 9.

**Particolari per classe del movimento del bestiame a grande e piccola velocità nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE CALABRO-SICULE)

| INDICAZIONI<br>DEL BESTIAME<br>trasportato                                                                                                               | Anno 1876       |                  |               |              | Anno 1875       |                  |               |              | Differenze nel 1876              |              |                                   |              |             |              |           |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|---------------|--------------|-----------------|------------------|---------------|--------------|----------------------------------|--------------|-----------------------------------|--------------|-------------|--------------|-----------|----------|
|                                                                                                                                                          | Grande velocità | Piccola velocità | Totale        | Per cento    | Grande velocità | Piccola velocità | Totale        | Per cento    | su i trasporti a grande velocità |              | su i trasporti a piccola velocità |              | su i totali |              | per cento |          |
|                                                                                                                                                          |                 |                  |               |              |                 |                  |               |              | in più                           | in meno      | in più                            | in meno      | in più      | in meno      | in più    | in meno  |
| Bestiame grosso, cioè cavalli, muli, grossi puledri, bovi, tori, vacche, pullini, giovenche, manzi, vitelli, vitelloni, muletti e porci grossi . . . . . | Num.            | Num.             | Num.          |              | Num.            | Num.             | Num.          |              | Num.                             | Num.         | Num.                              | Num.         | Num.        | Num.         |           |          |
|                                                                                                                                                          | 13,995          | 4,791            | 18,786        | 45 92        | 13,552          | 4,335            | 17,887        | 37 93        | 443                              | "            | 456                               | "            | 899         | "            | 7 99      | "        |
| Bestiame piccolo, cioè vitelli, porci mezzani e piccoli, montoni, pecore, capre, porcellini, capretti e agnelli . . . . .                                | 9,301           | 12,826           | 22,127        | 54 08        | 14,269          | 15,008           | 29,277        | 62 07        | "                                | 4,968        | "                                 | 2,182        | "           | 7,150        | "         | 7 99     |
| <b>Totali . . .</b>                                                                                                                                      | <b>23,296</b>   | <b>17,617</b>    | <b>40,913</b> | <b>100 "</b> | <b>27,821</b>   | <b>19,343</b>    | <b>47,164</b> | <b>100 "</b> | <b>"</b>                         | <b>4,525</b> | <b>"</b>                          | <b>1,726</b> | <b>"</b>    | <b>6,251</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> |
| Bestiame per conto dei privati . . . . .                                                                                                                 |                 |                  | 40,451        | 98 87        |                 |                  | 46,865        | 99 37        |                                  |              |                                   |              |             |              |           |          |
| Bestiame per conto dello Stato . . . . .                                                                                                                 |                 |                  | 462           | 1 13         |                 |                  | 299           | 0 63         |                                  |              |                                   |              |             |              |           |          |
| <b>Totali come sopra . . .</b>                                                                                                                           |                 |                  | <b>40,913</b> | <b>100 "</b> |                 |                  | <b>47,164</b> | <b>100 "</b> |                                  |              |                                   |              |             |              |           |          |

## PROSPETTO N° 10.

## Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati nel 1875.

(FERROVIE CALABRO-SICULE)

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI                | Anno 1876           |             |                     |                                   | Anno 1875           |             |                     |                                   | Differenza nel 1876     |   |             |   |                         |         |                                         |         |        |
|--------------------------------------------|---------------------|-------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------|-------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------|---|-------------|---|-------------------------|---------|-----------------------------------------|---------|--------|
|                                            | Numero dei convogli |             | Convogli-chilometro | Percorrenza media di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-chilometro | Percorrenza media di un convoglio | sul numero dei convogli |   |             |   | sui convogli-chilometro |         | sulla percorrenza media di un convoglio |         |        |
|                                            | Totale              | Giornaliero |                     |                                   | Totale              | Giornaliero |                     |                                   | Totale                  |   | Giornaliero |   | in più                  | in meno | in più                                  | in meno | in più |
|                                            |                     |             | in più              | in meno                           |                     |             | in più              | in meno                           |                         |   |             |   |                         |         |                                         |         |        |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci . | 23,796              | 65 016      | 2,228,851           | 93 664                            | 21,506              | 58 920      | 1,638,781           | 76 201                            | 2,290                   | " | 6 096       | " | 590,070                 | "       | 17,463                                  | Chil.   | Chil.  |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .   | 3,367               | 9 200       | 383,632             | 84 238                            | 3,148               | 8 620       | 234,558             | 74 510                            | 219                     | " | 0 580       | " | 49,074                  | "       | 9,728                                   | "       | "      |
| Totale e medie generali . . . . .          | 27,163              | 74 216      | 2,512,483           | 92 496                            | 24,654              | 67 540      | 1,873,339           | 75 985                            | 2,509                   | " | 7 676       | " | 639,144                 | "       | 16,511                                  | "       | "      |

## PROSPETTO N° 11.

## Composizione dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875.

(FERROVIE CALABRO-SICULE)

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                    | Anno 1876  |         |        | Anno 1875  |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|---------------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                             | Locomotive | Vetture | Vagoni | Locomotive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                             |            |         |        |            |         |        | in più                      | in meno | in più                   | in meno | in più                | in meno |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci N° | 1 02       | 4 52    | 4 38   | 1 02       | 4 68    | 5 17   | "                           | "       | "                        | 0 16    | "                     | 0 79    |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .    | 1 "        | 0 25    | 8 75   | 1 "        | 0 25    | 7 43   | "                           | "       | "                        | "       | 1 32                  | "       |
| Medie generali . . . N°                     | 1 02       | 4 04    | 4 87   | 1 01       | 4 13    | 5 46   | 0 01                        | "       | "                        | 0 09    | "                     | 0 59    |

## PROSPETTO N° 12.

## Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIE CALABRO-SICULE)

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876            |                               |                                             | Anno 1875            |                               |                                             | Differenza nel 1876                     |         |                                    |         |                                                 |         |
|-------------------------------------|----------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|----------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|---------|------------------------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità in servizio | Chilometri percorsi in totale | Percorso medio per locomotiva e per veicoli | Quantità in servizio | Chilometri percorsi in totale | Percorso medio per locomotiva e per veicolo | sulla quantità di materiale in servizio |         | sul totale dei chilometri percorsi |         | sul percorso medio per locomotiva e per veicolo |         |
|                                     |                      |                               |                                             |                      |                               |                                             | in più                                  | in meno | in più                             | in meno | in più                                          | in meno |
|                                     | Num.                 | Chil.                         | Chil.                                       | Num.                 | Chil.                         | Chil.                                       | Num.                                    | Num.    | Chil.                              | Chil.   | Chil.                                           | Chil.   |
| Locomotive . . . . .                | 114                  | 2,567,899                     | 22,525                                      | 108                  | 1,910,557                     | 17,690                                      | 6                                       | "       | 657,342                            | "       | 4,835                                           | "       |
| Vetture . . . . .                   | 500                  | 10,150,177                    | 20,341                                      | 452                  | 7,736,763                     | 17,116                                      | 48                                      | "       | 2,413,424                          | "       | 3,225                                           | "       |
| Vagoni . . . . .                    | 1,220                | 12,249,402                    | 10,106                                      | 1,052                | 10,222,421                    | 9,717                                       | 168                                     | "       | 2,026,981                          | "       | 0,389                                           | "       |

## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(FERROVIE CALABRO-SICULE)

| INDICAZIONE DELLE SPESE                                                                    | Spesa nel 1876      |                                | Spesa nel 1875      |                                | Differenza nel 1876 |          |                                            |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------|----------|--------------------------------------------|----------|
|                                                                                            | Totale              | Per convoglio-chilometro utile | Totale              | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |          | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |          |
|                                                                                            |                     |                                |                     |                                | in più              | in meno  | in più                                     | in meno  |
|                                                                                            | Lire C.             | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C.  | Lire C.                                    | Lire C.  |
| 1. Spese generali e stipendio del personale superiore . . . . .                            | 63,666 77           | 0 029                          | 43,590 85           | 0 027                          | 20,075 92           | "        | 0 002                                      | "        |
| 2. Stipendi e paghe ai capi deposito, macchinisti, fuochisti e personale rimesse . . . . . | 327,848 89          | 0 147                          | 233,686 04          | 0 143                          | 94,162 85           | "        | 0 005                                      | "        |
| 3. Premi per economie e percorrenze regolari . . . . .                                     | 49,946 04           | 0 022                          | 39,716 89           | 0 024                          | 10,229 15           | "        | "                                          | 0 002    |
| 4. Combustibile . . . . .                                                                  | 863,628 51          | 0 387                          | 741,673 16          | 0 453                          | 121,955 35          | "        | "                                          | 0 066    |
| 5. Alimentazione delle macchine . . . . .                                                  | 96,234 72           | 0 043                          | 65,994 94           | 0 040                          | 30,239 78           | "        | 0 003                                      | "        |
| 6. Pulitura delle macchine e manutenzione corrente . . . . .                               | 46,205 66           | 0 021                          | 24,681 40           | 0 015                          | 21,524 26           | "        | 0 006                                      | "        |
| 7. Pulitura e manutenzione corrente dei veicoli . . . . .                                  | 79,337 90           | 0 036                          | 49,057 65           | 0 030                          | 30,280 25           | "        | 0 006                                      | "        |
| 8. Manutenzione e riparazione delle macchine . . . . .                                     | 388,497 12          | 0 174                          | 160,514 90          | 0 098                          | 227,982 22          | "        | 0 076                                      | "        |
| 9. Manutenzione e riparazione dei veicoli . . . . .                                        | 213,771 79          | 0 096                          | 81,280 55           | 0 050                          | 132,491 24          | "        | 0 046                                      | "        |
| 10. Manutenzione e rinnovo della mobilia ed attrezzi delle rimesse locomotive . . . . .    | 9,338 77            | 0 004                          | 6,986 27            | 0 004                          | 2,352 50            | "        | "                                          | "        |
| 11. Untura ed illuminazione delle macchine . . . . .                                       | 85,276 03           | 0 038                          | 80,476 02           | 0 049                          | 4,800 01            | "        | "                                          | 0 011    |
| <b>Totali . . .</b>                                                                        | <b>2,223,752 20</b> | <b>0 997</b>                   | <b>1,527,658 67</b> | <b>0 932</b>                   | <b>696,093 53</b>   | <b>"</b> | <b>0 065</b>                               | <b>"</b> |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo nel 1875.**

(FERROVIE CALABRO-SICULE)

| INDICAZIONE<br>DELLE MATERIE<br>CONSUMATE | Anno 1876                 |                           |                          | Anno 1875                 |                           |                          | Differenza nel 1876 |            |                             |                |                          |            |
|-------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|------------|-----------------------------|----------------|--------------------------|------------|
|                                           | Totale                    | Consumo per percorrenza   |                          | Totale                    | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |            | sul consumo per percorrenza |                |                          |            |
|                                           |                           | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                           | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |            | per locomotiva-chilometro   |                | per convoglio-chilometro |            |
|                                           |                           |                           |                          |                           |                           |                          | in più              | in meno    | in più                      | in meno        | in più                   | in meno    |
| Carbon fossile . . . . .                  | Chilogrammi<br>24,896,108 | Chilogrammi<br>9 695      | Chilogrammi<br>9 909     | Chilogrammi<br>18,564,203 | Chilogrammi<br>9 716      | Chilogrammi<br>9 909     | Chil.<br>6,331,905  | Chil.<br>" | Chil.<br>"                  | Chil.<br>0 021 | Chil.<br>"               | Chil.<br>" |
| Olio . . . . .                            | 103,022                   | 0 040                     | 0 041                    | 71,176                    | 0 037                     | 0 037                    | 31,846              | "          | 0 003                       | "              | 0 004                    | "          |



### Accidenti più gravi durante il 1876.

Cenni sommari sugli  
accidenti.

L'accidente più grave che si ebbe a deplorare nel 1876 fu l'investimento di un treno merci speciale contro altro treno merci, avvenuto il 3 settembre nella stazione di Leonforte in Sicilia per falso scambio.

Non si ebbe però a lamentare alcuna disgrazia nel personale di servizio, e si verificarono solo notevoli avarie in dieci carri.

Dalla relativa inchiesta amministrativa, risultarono responsabili dell'accidente, uno sviatore ed il capo stazione di Castrogiovanni, il capo stazione di Leonforte ed il macchinista del treno merci speciale, i quali vennero adeguatamente puniti.

### Manutenzione.

Cenni generali.

Oltre gli ordinari lavori dei piccoli restauri alle opere di arte ed ai fabbricati, alle rettificazioni dell'armamento, regolarizzazione delle scarpate e banchine, spurgo dei fossi e simili, si sono iniziate molte opere di consolidamento delle trincee e dei rilevati; di difesa contro le acque dei torrenti e contro le mareggiate, e di miglioramento ed ampliamento delle stazioni per meglio soddisfare i crescenti bisogni del traffico.

Opere d'arte.

Fra le diverse opere compiute a cura della Società esercente le ferrovie Calabro-Sicule durante l'anno 1876, si menzionano i ponti definitivi sul Patimisco (muratura) sul Taro (ferro) e sul Cavone (ferro) lungo la linea del Jonio, in sostituzione di quelli provvisori con stilate in legname e travate in ferro, già costruiti dall'impresa Vitali, Charles, Picard e compagni.

Vennero poi proseguiti i lavori di costruzione degli altri due ponti definitivi in ferro sul Bradano e sul Sinno,

Ed inoltre sul tronco da Monasterace a Reggio della stessa linea del Jonio, furono compiuti molti ponti, sostituenti quelli stati distrutti dalle straordinarie piene avvenute nel 1873, sopprimendo conseguentemente le relative deviazioni provvisorie, che eransi stabilite pel passaggio dei treni.

Nelle linee Sicule poi vennero iniziate molte opere di sistemazione e di consolidamento delle trincee e dei rilevati.

Infine durante l'anno si provvide opportunamente alle urgenti riparazioni dell'argine stradale in tutti quei punti ove ebbe a soffrire a causa delle piene straordinarie di diversi torrenti traversati dalle linee Calabro-Sicule.

Oltre alla ordinaria manutenzione di tutti i passaggi a livello della rete, fu provvisto al completamento di quelli del tronco Leonforte-Villarosa e s'iniziò la sistemazione di quelli del tronco Villarosa-Santa Caterina.

Passaggi a livello e chiusure.

Si munirono poi di cancellate e di muretti di chiusura le stazioni di Siderno, Ginosa, Cariati e Girgenti, e quei tronchi di strada ove più se ne sentiva il bisogno.

Coll'apertura di nuovi tronchi, e coll'attivazione sui medesimi del servizio merci a piccola velocità, il traffico delle linee essendosi andato man mano sviluppando si è riconosciuta la necessità di opportuni ampliamenti delle stazioni, tanto relativamente ai locali, quanto relativamente ai binari e meccanismi per le manovre

Stazioni e case di guardia.

Di tali lavori, molti ne furono eseguiti nell'anno, e fra essi si menzionano: il magazzino di Messina; l'ingrandimento del piazzale interno e del magazzino merci, l'impianto di due grue idrauliche, della conduttura dell'acqua e del gas nella stazione di Catania; la costruzione del piano caricatore alla stazione di Letoianni; l'impianto di piattaforma e peso a bilico nelle stazioni di Ginosa e di Acireale; l'impianto di un nuovo binario a Ginosa, Campagna, Castrogiovanni e Santa Caterina; l'ingrandimento della stazione di Buffaloria, dalla quale si dirama il tronco di Cosenza; l'impianto di un fabbricato per uso di caffè nella stazione di Torremare, dalla quale si dirama la linea di Potenza; l'ampliamento del piazzale interno e del fabbricato della stazione di Cotrone; ed i molti miglioramenti ed ampliamenti eseguiti nelle stazioni di Bicocca, Motta, Sferro, Catenanuova, Raddusa, Villarosa e Castrogiovanni, sulla linea Catania-Santa Caterina.

È infine importante il notare che si sta studiando come migliorare il più che si possa le condizioni sanitarie di una gran parte della linea Taranto Reggio, ove il personale della ferrovia risente in modo gravissimo e fatale gli effetti della malaria che predomina in quei luoghi.

L'armamento su tutta la linea è convenientemente mantenuto e sorvegliato, e sul tronco da Palermo a Trabia si è provvisto al ricambio delle rotaie a doppio fungo con cuscinetti, sostituendole con quelle generalizzate del tipo Vignoles.

Armamento.

### Materiale mobile e trazione.

Essendosi durante l'anno aperti al pubblico servizio i nuovi tronchi Leonforte-Santa Caterina, Caltanissetta-Campobello, Buffaloria-Spezzano e Ferrandina-Grassano, e congiunta la

Cenni generali.

intera linea Palermo-Porto-Empedocle, si dovette di conseguenza aumentare la dotazione del materiale mobile.

Il servizio della trazione ha proceduto regolarmente, superando il meglio possibile le difficoltà che si opponevano al suo regolare andamento tanto a causa della mancanza di adeguata quantità di acqua pel rifornimento delle locomotive, quanto a causa della cattiva qualità dell'acqua stessa per l'uso a cui deve servire.

Si sono però presi in via di urgenza tutti gli opportuni provvedimenti atti a far cessare tale grave inconveniente, che in seguito all'esecuzione dei relativi progetti d'importanti condotte d'acqua per Taranto, Messina, Leonforte e Palermo, ed ai miglioramenti apportati, e che si vanno man mano apportando nei rifornitori di molte altre stazioni, si confida cesserà al più presto possibile.

Locomotive.

Nell'anno 1876 furono acquistate n° 6 locomotive-tenders della casa Henschel, delle quali 4 vennero assegnate alla linea Palermo-Porto Empedocle e due al tronco Caltanissetta-Campobello.

Con queste macchine speciali, l'esercizio dei piani inclinati viene alquanto agevolato. Migliori effetti si avranno quando rinnovato l'armamento si potranno applicare a questi tronchi delle macchine più potenti, e meglio in proporzione al traffico che vi si va sviluppando.

Veicoli.

Fu aumentato anche il numero dei veicoli in servizio, e si continua man mano a farne nuove provviste, onde, come è già detto, corrispondere il meglio possibile ai bisogni del traffico.

Officine.

Fu disposto per corredare di nuove macchine ed utensili le officine di Taranto, Messina e Palermo, onde in tale modo possa meglio provvedersi alla riparazione delle locomotive e dei veicoli, che in seguito alla accennata apertura all'esercizio dei nuovi tronchi, ed allo sviluppo del traffico debbono ora eseguirsi su più vasta scala, tanto per numero quanto per importanza delle riparazioni medesime.

**E. — Ferrovie Sarde.**



## PROSPETTO N° 1.

Lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876, e confronto con quelle in esercizio al 31 dicembre 1875.

(FERROVIE SARDE)

| Numero d'ordine | INDICAZIONE DELLE LINEE        | Lunghezza effettiva in esercizio |                           |                        | <i>Annotazioni</i> |
|-----------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------|
|                 |                                | al 31<br>dicembre<br>1876        | al 31<br>dicembre<br>1875 | Aumento<br>nel<br>1876 |                    |
|                 |                                | Chil.                            | Chil.                     | Chil.                  |                    |
| 1               | Cagliari-Oristano . . . . .    | 94                               | 94                        | "                      |                    |
| 2               | Decimomannu-Iglesias . . . . . | 37                               | 37                        | "                      |                    |
| 3               | Ozieri-Sassari . . . . .       | 47                               | 47                        | "                      |                    |
| 4               | Sassari-Porto Torres . . . . . | 20                               | 20                        | "                      |                    |
|                 | Totale . . .                   | 198                              | 198                       | "                      |                    |

**Materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1876, e confronto con quello in servizio e costruzione al 31 dicembre 1875.**

(FERROVIE SARDE)

| INDICAZIONE DEL MATERIALE                                | ANNO 1876   |                |            | ANNO 1875   |                |            | DIFFERENZE NEL 1876       |          |                              |          |            |          |
|----------------------------------------------------------|-------------|----------------|------------|-------------|----------------|------------|---------------------------|----------|------------------------------|----------|------------|----------|
|                                                          | in servizio | in costruzione | Totale     | in servizio | in costruzione | Totale     | sul materiale in servizio |          | sul materiale in costruzione |          | sul totale |          |
|                                                          |             |                |            |             |                |            | in più                    | in meno  | in più                       | in meno  | in più     | in meno  |
|                                                          |             |                |            |             |                |            |                           |          |                              |          |            |          |
| <b>Macchine locomotive.</b>                              |             |                |            |             |                |            |                           |          |                              |          |            |          |
| Locomotive a ruote libere . . . . . N°                   | 1           | "              | 1          | 1           | "              | 1          | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| Id. a 4 ruote accoppiate . . . . . "                     | 11          | "              | 11         | 11          | "              | 11         | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| Id. a 6 ruote accoppiate . . . . . "                     | 5           | "              | 5          | 4           | "              | 4          | 1                         | "        | "                            | "        | 1          | "        |
| Id. a 8 ruote accoppiate . . . . . "                     | "           | "              | "          | "           | "              | "          | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| <b>Totali . . . . . N°</b>                               | <b>17</b>   | <b>"</b>       | <b>17</b>  | <b>16</b>   | <b>"</b>       | <b>16</b>  | <b>1</b>                  | <b>"</b> | <b>"</b>                     | <b>"</b> | <b>1</b>   | <b>"</b> |
| <b>Vetture da viaggiatori.</b>                           |             |                |            |             |                |            |                           |          |                              |          |            |          |
| Vetture-saloni . . . . . N°                              | 1           | "              | 1          | "           | "              | "          | 1                         | "        | "                            | "        | 1          | "        |
| Id. miste di 1ª e 2ª classe . . . . . "                  | 9           | "              | 9          | 10          | "              | 10         | "                         | 1        | "                            | "        | "          | "        |
| Id. di 2ª classe . . . . . "                             | 7           | "              | 7          | 7           | "              | 7          | "                         | "        | "                            | "        | "          | 1        |
| Id. di 3ª classe . . . . . "                             | 20          | "              | 20         | 18          | 2              | 20         | 2                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| Id. di 4ª classe . . . . . "                             | "           | "              | 6          | 6           | "              | 6          | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| <b>Totali . . . . . N°</b>                               | <b>43</b>   | <b>"</b>       | <b>43</b>  | <b>41</b>   | <b>2</b>       | <b>43</b>  | <b>2</b>                  | <b>"</b> | <b>"</b>                     | <b>2</b> | <b>"</b>   | <b>"</b> |
| <b>Vagoni da merci, bestiame e diversi.</b>              |             |                |            |             |                |            |                           |          |                              |          |            |          |
| Vagoni da bagagli . . . . . N°                           | 7           | "              | 7          | 4           | 2              | 6          | 3                         | "        | "                            | 2        | 1          | "        |
| Id. da scuderia . . . . . "                              | 4           | "              | 4          | 4           | "              | 4          | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| Id. pel trasporto montoni e piccolo bestiame . . . . . " | 18          | "              | 18         | "           | "              | "          | 18                        | "        | "                            | "        | 18         | "        |
| Id. coperti per merci . . . . . "                        | 28          | "              | 28         | 32          | "              | 32         | "                         | 4        | "                            | "        | "          | 4        |
| Id. da bestiame . . . . . "                              | "           | "              | "          | 14          | "              | 14         | "                         | 14       | "                            | "        | "          | 14       |
| Id. scoperti . . . . . "                                 | 86          | "              | 86         | "           | "              | "          | 86                        | "        | "                            | "        | 86         | "        |
| Id. piatti da merci . . . . . "                          | 17          | "              | 17         | 39          | "              | 39         | "                         | 72       | "                            | "        | 72         | "        |
| Id. da legname . . . . . "                               | 3           | "              | 3          | 17          | "              | 17         | "                         | 14       | "                            | "        | "          | 14       |
| <b>Totali . . . . . N°</b>                               | <b>163</b>  | <b>"</b>       | <b>163</b> | <b>160</b>  | <b>2</b>       | <b>162</b> | <b>3</b>                  | <b>"</b> | <b>"</b>                     | <b>2</b> | <b>1</b>   | <b>"</b> |

PROSPETTO N° 3.

**Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per convoglio**  
(FERROVIE)

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                  | LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATA |                |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------------|----------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 | nell'anno 1876             | nell'anno 1875 |
| Chilometri                                | Chilometri          | Chilometri       | Chilometri                 | Chilometri     |
| 198                                       | 198                 | "                | 198                        | 198            |

I. -

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI          | Anno 1876        |                                    |                                |              | Anno             |                                    |
|------------------------------------|------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|------------------|------------------------------------|
|                                    | Totale           | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale           | Per chilometro di linea esercitata |
|                                    | L. C.            | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.            | L. C.                              |
| Viaggiatori .....                  | 574,967          | 2,904                              | 1 54                           | 56 62        | 601,997          | 3,040                              |
| Trasporti a grande velocità .....  | 58,737           | 297                                | 0 16                           | 5 78         | 60,394           | 305                                |
| Trasporti a piccola velocità ..... | 334,894          | 1,691                              | 0 90                           | 32 98        | 295,587          | 1,493                              |
| Prodotti diversi .....             | 46,966           | 237                                | 0 12                           | 4 62         | 46,644           | 235                                |
| <b>Totali . . .</b>                | <b>1,015,564</b> | <b>5,129</b>                       | <b>2 72</b>                    | <b>100 "</b> | <b>1,004,622</b> | <b>5,073</b>                       |

II. -

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                 | Anno 1876        |                                    |                                |              | Anno             |                                    |
|----------------------------------------------------------|------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|------------------|------------------------------------|
|                                                          | Totale           | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale           | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                          | L. C.            | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.            | L. C.                              |
| Quota spese generali dell'amministrazione centrale ..... | 357,510          | 1,806                              | 0 94                           | 23 77        | 359,140          | 1,814                              |
| Spese generali .....                                     | 158,790          | 802                                | 0 42                           | 10 57        | 160,052          | 808                                |
| Traffico e movimento - Uffici centrali .                 | 33,050           | 167                                | 0 08                           | 2 20         | 32,225           | 163                                |
| Spese per le stazioni .....                              | 159,245          | 804                                | 0 42                           | 10 59        | 161,125          | 813                                |
| Spese per i convogli .....                               | 61,660           | 311                                | 0 16                           | 4 10         | 64,450           | 326                                |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali .....      | 8,504            | 43                                 | 0 03                           | 0 56         | 9,415            | 48                                 |
| Spese per trazione .....                                 | 181,294          | 915                                | 0 48                           | 12 05        | 188,292          | 961                                |
| Spese per materiale mobile .....                         | 136,976          | 692                                | 0 36                           | 9 11         | 141,218          | 713                                |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali .....        | 17,500           | 89                                 | 0 05                           | 1 16         | 16,494           | 83                                 |
| Spese di manutenzione e sorveglianza della via .....     | 363,972          | 1,838                              | 0 96                           | 24 20        | 362,859          | 1,833                              |
| Manutenzione dei fabbricati .....                        | 14,790           | 75                                 | 0 04                           | 0 98         | 16,494           | 83                                 |
| Spese generali dei magazzini .....                       | 10,925           | 55                                 | 0 03                           | 0 71         | 12,425           | 63                                 |
| <b>Totali . . .</b>                                      | <b>1,504,210</b> | <b>7,597</b>                       | <b>3 97</b>                    | <b>100 "</b> | <b>1,524,189</b> | <b>7,698</b>                       |

chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(SARDE)

| TATA       | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                |                |                     |         |
|------------|---------------------------|----------------|----------------|---------------------|---------|
|            | Aumento nel 1876          | nell'anno 1876 | nell'anno 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|            |                           |                |                | in più              | in meno |
| Chilometri |                           |                |                |                     |         |
| "          | 373,079                   | 369,380        | 3,699          | "                   |         |

### Prodotti.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                 |         |                                             |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sul prodotto per chilometro di linea esercitata |         | sul prodotto per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                          | in meno | in più                                      | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                           | L. C.   | L. C.                                       | L. C.   |           |         |
| 1 63                           | 59 92     | "                   | 27,030  | "                                               | 136     | "                                           | 0 09    | "         | 3 30    |
| 0 16                           | 6 01      | "                   | 1,657   | "                                               | 8       | "                                           | "       | "         | 0 23    |
| 0 80                           | 29 42     | 39,307              | "       | 198                                             | "       | 0 10                                        | "       | 3 56      | "       |
| 0 13                           | 4 65      | 322                 | "       | 2                                               | "       | "                                           | 0 01    | "         | 0 03    |
| 2 72                           | 100 "     | 10,942              | "       | 56                                              | "       | "                                           | "       | "         | "       |

### Spese.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                |         |                                            |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sulle spese per chilometro di linea esercitata |         | sulle spese per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                         | in meno | in più                                     | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                          | L. C.   | L. C.                                      | L. C.   |           |         |
| 0 97                           | 23 56     | "                   | 1,630   | "                                              | 8       | "                                          | 0 03    | 0 21      | "       |
| 0 43                           | 10 50     | "                   | 1,262   | "                                              | 6       | "                                          | 0 01    | 0 07      | "       |
| 0 09                           | 2 11      | 825                 | "       | 4                                              | "       | "                                          | 0 01    | 0 09      | "       |
| 0 44                           | 10 57     | "                   | 1,880   | "                                              | 9       | "                                          | 0 02    | 0 02      | "       |
| 0 18                           | 4 23      | "                   | 2,800   | "                                              | 15      | "                                          | 0 02    | "         | 0 13    |
| 0 03                           | 0 62      | "                   | 907     | "                                              | 5       | "                                          | "       | "         | 0 06    |
| 0 51                           | 12 35     | "                   | 6,998   | "                                              | 36      | "                                          | 0 03    | "         | 0 30    |
| 0 38                           | 9 27      | "                   | 4,242   | "                                              | 21      | "                                          | 0 02    | "         | 0 16    |
| 0 04                           | 1 08      | 1,006               | "       | 6                                              | "       | 0 01                                       | "       | 0 06      | "       |
| 0 98                           | 23 81     | 1,113               | "       | 5                                              | "       | "                                          | 0 02    | 0 39      | "       |
| 0 04                           | 1 08      | "                   | 1,704   | "                                              | 8       | "                                          | "       | "         | 0 10    |
| 0 03                           | 0 82      | "                   | 1,500   | "                                              | 8       | "                                          | "       | "         | 0 11    |
| 4 12                           | 100 "     | "                   | 19,979  | "                                              | 101     | "                                          | 0 15    | "         | "       |

## PROSPETTO N° 4.

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori

(FERROVIE)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI              | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |                 |              |                               |         |           |         | PRODOTTO       |              |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|-----------------|--------------|-------------------------------|---------|-----------|---------|----------------|--------------|
|                                                                    | nel 1876                                   |              | nel 1875        |              | Differenza nell'anno 1876     |         |           |         | nel 1876       |              |
|                                                                    | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità        | Per<br>cento | sul numero<br>dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità       | Per<br>cento |
|                                                                    |                                            |              |                 |              | in più                        | in meno | in più    | in meno |                |              |
| 1 <sup>a</sup> classe . . . . .                                    | Numero<br>5,155                            | 1 14         | Numero<br>4,992 | 1 07         | Numero<br>163                 | "       | 0 07      | "       | Lire<br>26,152 | 4 55         |
| 2 <sup>a</sup> classe . . . . .                                    | 41,444                                     | 9 13         | 45,519          | 9 68         | "                             | 4,075   | "         | 0 55    | 103,402        | 17 98        |
| 3 <sup>a</sup> classe . . . . .                                    | 120,106                                    | 26 45        | 141,684         | 30 14        | "                             | 21,578  | "         | 3 69    | 200,780        | 34 92        |
| 4 <sup>a</sup> classe . . . . .                                    | 275,815                                    | 60 74        | 265,603         | 56 50        | 10,212                        | "       | 4 24      | "       | 236,096        | 41 06        |
| Comlessivo delle classi . . .                                      | 442,520                                    | 97 46        | 457,798         | 97 39        | "                             | 15,278  | "         | "       | 566,430        | 98 51        |
| Militari ed altri che viaggiano per<br>conto dello Stato . . . . . | 11,543                                     | 2 54         | 12,265          | 2 61         | "                             | 722     | "         | 0 07    | 8,537          | 1 49         |
| Totale . . . . .                                                   | 454,063                                    | 100 "        | 470,063         | 100 "        | "                             | 16,000  | "         | "       | 574,967        | 100 "        |

## PROSPETTO N° 5.

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno

(FERROVIE)

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI            | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |            |                     |            |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                               | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                               |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                               | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| 1 <sup>a</sup> classe . . . . .                               | 44 87                                 | 43 36      | 1 51                | "          |
| 2 <sup>a</sup> classe . . . . .                               | 31 47                                 | 30 59      | 0 88                | "          |
| 3 <sup>a</sup> classe . . . . .                               | 29 54                                 | 29 01      | 0 53                | "          |
| 4 <sup>a</sup> classe . . . . .                               | 25 37                                 | 25 37      | "                   | "          |
| Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato . . . . . | 35 46                                 | 43 91      | "                   | 8 45       |

pel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

SARDE)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |            |           |                              |            |           |         |
|-------------------------------------|-----------|------------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876    |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875   |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità   | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |            | per cento |         |
|                                     |           | in più                       | in meno | in più    | in meno |                                              |           |            |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |
| Lire                                |           | Lire                         | Lire    |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri |           | Chilometri                   | Chilometri |           |         |
| 24,463                              | 4 06      | 1,689                        | "       | 0 49      | "       | 231,305                                      | 1 85      | 216,463    | 1 66      | 14,842                       | "          | 0 19      | "       |
| 110,275                             | 18 32     | "                            | 6,873   | "         | 0 34    | 1,304,243                                    | 10 44     | 1,392,608  | 10 72     | "                            | 88,365     | "         | 0 28    |
| 230,966                             | 38 37     | "                            | 30,186  | "         | 3 45    | 3,547,931                                    | 28 41     | 4,110,111  | 31 63     | "                            | 562,180    | "         | 3 22    |
| 228,673                             | 37 98     | 7,423                        | "       | 3 08      | "       | 6,997,427                                    | 56 02     | 6,737,817  | 51 85     | 259,610                      | "          | 4 17      | "       |
| 594,377                             | 98 73     | "                            | 27,947  | "         | "       | 12,080,906                                   | 96 72     | 12,456,999 | 95 86     | "                            | 376,093    | "         | "       |
| 7,820                               | 1 27      | 917                          | "       | 0 22      | "       | 409,315                                      | 3 28      | 538,544    | 4 14      | "                            | 129,229    | "         | 0 86    |
| 601,997                             | 100 "     | "                            | 27,080  | "         | "       | 12,480,221                                   | 100 "     | 12,995,543 | 100 "     | "                            | 505,322    | "         | "       |

1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

SARDE)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 5 07                             | 4 90     | 0 17                | "       |                                                 |          |                     |         |
| 2 49                             | 2 42     | 0 07                | "       | 0 047                                           | 0 047    | "                   | "       |
| 1 67                             | 1 63     | 0 04                | "       |                                                 |          |                     |         |
| 0 86                             | 0 86     | "                   | "       |                                                 |          |                     |         |
| 0 74                             | 0 62     | 0 12                | "       | 0 021                                           | 0 014    | 0 007               | "       |

## PROSPETTO N° 6.

## Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(FERROVIE)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |               |              |                               |          |           |          | PRODOTTO       |              |
|-------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|---------------|--------------|-------------------------------|----------|-----------|----------|----------------|--------------|
|                                                 | nel 1976                                   |              | nel 1975      |              | Differenza nell'anno 1976     |          |           |          | nel 1976       |              |
|                                                 | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità      | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci |          | per cento |          | Quantità       | Per<br>cento |
|                                                 |                                            |              |               |              | in più                        | in meno  | in più    | in meno  |                |              |
| Tonnellate                                      |                                            | Tonnellate   |               | Tonnellate   | Tonnellate                    |          |           | Lire     |                |              |
| 1ª classe .....                                 | 667                                        | 0 74         | 531           | 0 68         | 136                           | "        | 0 06      | "        | 8,803          | 2 74         |
| 2ª classe .....                                 | 2,163                                      | 2 42         | 1,750         | 2 23         | 413                           | "        | 0 19      | "        | 27,626         | 8 61         |
| 3ª classe .....                                 | 1,542                                      | 1 72         | 1,278         | 1 63         | 264                           | "        | 0 09      | "        | 17,851         | 5 56         |
| 4ª classe .....                                 | 4,625                                      | 5 17         | 3,624         | 4 63         | 1,001                         | "        | 0 54      | "        | 40,831         | 12 72        |
| 5ª classe .....                                 | 2,963                                      | 3 31         | 2,083         | 2 66         | 880                           | "        | 0 65      | "        | 13,251         | 4 13         |
| Classi speciali .....                           | 77,542                                     | 86 64        | 69,053        | 88 17        | 8,489                         | "        | "         | 1 53     | 212,574        | 66 24        |
| Trasporti per conto dello Stato ..              | "                                          | "            | "             | "            | "                             | "        | "         | "        | "              | "            |
| <b>Totali ...</b>                               | <b>89,502</b>                              | <b>100 "</b> | <b>78,319</b> | <b>100 "</b> | <b>11,183</b>                 | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> | <b>320,936</b> | <b>100 "</b> |

## PROSPETTO N° 7.

## Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola velocità

(FERROVIE)

| DISTINZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |            |                     |            |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                         | nel 1976                              | nel 1975   | Differenza nel 1976 |            |
|                                                         |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                         | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| A pagamento ordinario .....                             | 52 04                                 | 49 31      | 2 73                | "          |
| Per conto dello Stato .....                             |                                       |            |                     |            |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(SARDE)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |               |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|---------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875      |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità      | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno | in più    | in meno |                                              |           |               |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire                                |           | Lire                      | Lire    |           |         | Tonn.-Chilom.                                |           | Tonn.-Chilom. |           | Tonn.-Chil.               | Tonn.-Chil. |           |         |
| 6,904                               | 2 47      | 1,899                     | "       | 0 27      | "       | 45,730                                       | 0 98      | 35,790        | 0 92      | 9,940                     | "           | 0 06      | "       |
| 21,825                              | 7 82      | 5,801                     | "       | 0 79      | "       | 193,416                                      | 4 15      | 128,321       | 3 32      | 65,095                    | "           | 0 83      | "       |
| 15,748                              | 5 65      | 2,108                     | "       | "         | 0 09    | 145,889                                      | 3 13      | 108,610       | 2 81      | 37,279                    | "           | 0 32      | "       |
| 31,368                              | 11 24     | 9,463                     | "       | 1 48      | "       | 400,386                                      | 8 60      | 236,448       | 6 11      | 163,938                   | "           | 2 49      | "       |
| 9,627                               | 3 45      | 3,624                     | "       | 0 68      | "       | 185,484                                      | 3 98      | 134,195       | 3 47      | 51,289                    | "           | 0 51      | "       |
| 193,537                             | 69 37     | 19,087                    | "       | "         | 3 13    | 3,687,122                                    | 79 16     | 3,224,775     | 83 37     | 462,347                   | "           | "         | 4 21    |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | "                                            | "         | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 279,009                             | 100 "     | 41,927                    | "       | "         | "       | 4,658,027                                    | 100 "     | 3,868,139     | 100 "     | 789,888                   | "           | "         | "       |

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(SARDE)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 3 74                             | 3 56     | 0 18                | "       | 0 072                                           | 0 072    | "                   | "       |



## PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE SARDE)

| DISTINZIONI DELLE MERCI PER NATURA          | Anno 1876               |                     | Anno 1875               |              | Differenze nel 1876                       |               |           |          |      |
|---------------------------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|--------------|-------------------------------------------|---------------|-----------|----------|------|
|                                             | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento        | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci trasportate |               | per cento |          |      |
|                                             |                         |                     |                         |              | In più                                    | In meno       | In più    | In meno  |      |
| Bevande e spiriti . . . . .                 | 45,411                  | 5 07                | 31,303                  | 3 99         | Quintali<br>14,108                        | Quintali<br>" | 1 08      | "        |      |
| Bitumi e pece . . . . .                     | 1,350                   | 0 15                | 1,040                   | 0 13         | 310                                       | "             | 0 02      | "        |      |
| Cereali e farine . . . . .                  | 51,745                  | 5 78                | 121,928                 | 15 57        | "                                         | 70,183        | "         | 9 79     |      |
| Colori e materie coloranti . . . . .        | 2,662                   | 0 80                | 1,765                   | 0 23         | 897                                       | "             | 0 07      | "        |      |
| Combustibili . . . . .                      | Carbon fossile . . .    | 47,977              | 5 36                    | 53,737       | 7 49                                      | "             | 10,760    | "        | 2 13 |
|                                             |                         | Legna da ardere . . | 173,690                 | 19 41        | 99,163                                    | 12 66         | 74,527    | "        | 6 75 |
| Concimi . . . . .                           | 496                     | 0 06                | 131                     | 0 02         | 365                                       | "             | 0 04      | "        |      |
| Derrate . . . . .                           | Alimentari . . . . .    | 38,290              | 4 28                    | 22,308       | 2 92                                      | 15,982        | "         | 1 36     | "    |
|                                             |                         | Coloniali . . . . . | 10,488                  | 1 17         | 6,882                                     | 0 88          | 3,606     | "        | 0 29 |
| Filati e tessuti . . . . .                  | 6,831                   | 0 76                | 3,693                   | 0 47         | 3,138                                     | "             | 0 29      | "        |      |
| Materiali da costruzione                    | Legnami . . . . .       | 30,302              | 3 42                    | 32,323       | 4 13                                      | "             | 1,726     | "        | 0 71 |
|                                             | Marmi e graniti . .     | 54,774              | 6 11                    | 50,637       | 6 47                                      | 4,137         | "         | 0 36     |      |
| Materie tessili greggie . . . . .           | 1,500                   | 0 17                | 5,979                   | 0 76         | "                                         | 4,479         | "         | 0 59     |      |
| Metalli . . . . .                           | Greggi . . . . .        | 7,938               | 0 89                    | 5,872        | 0 75                                      | 2,066         | "         | 0 14     |      |
|                                             | Lavorati . . . . .      | 6,531               | 0 73                    | 7,462        | 0 95                                      | "             | 931       | "        | 0 22 |
| Minerali e prodotti minerali . . . . .      | 332,469                 | 37 14               | 279,580                 | 35 70        | 52,889                                    | "             | 1 44      | "        |      |
| Prodotti . . . . .                          | Animali . . . . .       | 4,171               | 0 47                    | 4,342        | 0 55                                      | "             | 171       | "        | 0 08 |
|                                             | Chimico-industriali     | 2,026               | 0 23                    | 1,110        | 0 14                                      | 916           | "         | 0 09     | "    |
|                                             | Materie grasse . . .    | 16,287              | 1 82                    | 8,316        | 1 06                                      | 7,971         | "         | 0 76     | "    |
|                                             | Vegetali . . . . .      | 8,321               | 0 99                    | 12,933       | 1 66                                      | "             | 4,117     | "        | 0 67 |
| Stampati e carte . . . . .                  | 1,848                   | 0 21                | 1,459                   | 0 19         | 389                                       | "             | 0 02      | "        |      |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . . | 13,250                  | 1 48                | 4,336                   | 0 55         | 8,914                                     | "             | 0 93      | "        |      |
| Stracci ed avanzi . . . . .                 | 3,422                   | 0 38                | 2,404                   | 0 31         | 1,018                                     | "             | 0 07      | "        |      |
| Merci diverse . . . . .                     | 19,434                  | 2 17                | 6,940                   | 0 88         | 12,494                                    | "             | 1 29      | "        |      |
| Sali e tabacchi . . . . .                   | 12,999                  | 1 45                | 12,039                  | 1 54         | 960                                       | "             | "         | 0 09     |      |
| Trasporti per conto del Governo . . . . .   | "                       | "                   | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |      |
| Bozzoli . . . . .                           | "                       | "                   | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |      |
| <b>Totali . . .</b>                         | <b>895,012</b>          | <b>100 "</b>        | <b>783,192</b>          | <b>100 "</b> | <b>111,820</b>                            | <b>"</b>      | <b>"</b>  | <b>"</b> |      |

## PROSPETTO N° 9.

**Particolari per classe del movimento del bestiame a grande e piccola velocità nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIE SARDE)

| INDICAZIONI<br>DEL BESTIAME<br>trasportato                                                                                                                                 | Anno 1876          |                     |               |              | Anno 1875          |                     |               |              | Differenze nel 1876                    |            |                                         |               |             |               |           |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|---------------|--------------|--------------------|---------------------|---------------|--------------|----------------------------------------|------------|-----------------------------------------|---------------|-------------|---------------|-----------|------------|
|                                                                                                                                                                            | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale        | Per<br>cento | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale        | Per<br>cento | su i trasporti<br>a grande<br>velocità |            | su i trasporti<br>a piccola<br>velocità |               | su i totali |               | per cento |            |
|                                                                                                                                                                            |                    |                     |               |              |                    |                     |               |              | in<br>più                              | in<br>meno | in<br>più                               | in<br>meno    | in<br>più   | in<br>meno    | in<br>più | in<br>meno |
| Bestiame grosso, cioè<br>cavalli, muli, grossi<br>puledri, bovi, tori,<br>vacche, pullini, gio-<br>venche, manzi, vi-<br>telli e vitelloni, mu-<br>letti, porci grossi . . | Num.<br>102        | Num.<br>3,204       | Num.<br>3,306 | 44 33        | Num.<br>107        | Num.<br>4,567       | Num.<br>4,674 | 45 91        | Num.<br>"                              | Num.<br>5  | Num.<br>"                               | Num.<br>1,363 | Num.<br>"   | Num.<br>1,368 | 1 58      | "          |
| Bestiame piccolo, cioè<br>vitelli e porci mez-<br>zani e piccoli, mon-<br>toni, pecore, capre,<br>porcellini, capretti,<br>agnelli . . . . .                               | 173                | 3,978               | 4,151         | 55 67        | 183                | 5,323               | 5,506         | 54 09        | "                                      | 10         | "                                       | 1,345         | "           | 1,355         | 1 58      | "          |
| <b>Totali . . .</b>                                                                                                                                                        | <b>275</b>         | <b>7,182</b>        | <b>7,457</b>  | <b>100 "</b> | <b>290</b>         | <b>9,890</b>        | <b>10,180</b> | <b>100 "</b> | <b>"</b>                               | <b>15</b>  | <b>"</b>                                | <b>2,708</b>  | <b>"</b>    | <b>2,723</b>  | <b>"</b>  | <b>"</b>   |

## PROSPETTO N° 10.

## Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIE SARDE)

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI              | Anno 1876           |             |                         |                                         | Anno 1875           |             |                         |                                         | Differenza nel 1876     |     |             |   |                             |         |                                                     |         |
|------------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|-----|-------------|---|-----------------------------|---------|-----------------------------------------------------|---------|
|                                          | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | sul numero dei convogli |     |             |   | sui convogli-<br>chilometro |         | sulla<br>percorrenza<br>media<br>di un<br>convoglio |         |
|                                          | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale                  |     | Giornaliero |   | in più                      | in meno | in più                                              | in meno |
|                                          |                     |             | in più                  | in meno                                 |                     |             | in più                  | in meno                                 |                         |     |             |   |                             |         |                                                     |         |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci | 6,675               | 18          | 373,079                 | 55 89                                   | 7,300               | 20          | 369,380                 | 50 60                                   | "                       | 625 | "           | 2 | 3,699                       | "       | 5 29                                                | "       |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . . | "                   | "           | "                       | "                                       | "                   | "           | "                       | "                                       | "                       | "   | "           | " | "                           | "       | "                                                   | "       |
| Totale e medie generali . . . . .        | 6,675               | 18          | 373,079                 | 55 89                                   | 7,300               | 20          | 369,380                 | 50 60                                   | "                       | 625 | "           | 2 | 3,699                       | "       | 5 29                                                | "       |

## PROSPETTO N° 11.

## Composizione dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875.

(FERROVIE SARDE)

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                    | Anno 1876  |         |        | Anno 1875  |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|---------------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                             | Locomotive | Vetture | Vagoni | Locomotive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                             |            |         |        |            |         |        | in più                      | in meno | in più                   | in meno | in più                | in meno |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci N° | 1          | 3 695   | 4 872  | 1          | 3 653   | 4 669  | "                           | "       | 42                       | "       | 203                   | "       |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .    | "          | "       | "      | "          | "       | "      | "                           | "       | "                        | "       | "                     | "       |
| Medie generali . . . N°                     | 1          | 3 695   | 4 872  | 1          | 3 653   | 4 669  | "                           | "       | 42                       | "       | 203                   | "       |

## PROSPETTO N° 12.

## Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIE SARDE)

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876               |                                     |                                                            | Anno 1875               |                                     |                                                            | Differenza nel 1876                              |         |                                          |         |                                                                |         |
|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità<br>in servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | Quantità<br>in servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | sulla<br>quantità<br>di materiale<br>in servizio |         | sul totale<br>dei chilometri<br>percorsi |         | sul percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo |         |
|                                     |                         |                                     |                                                            |                         |                                     |                                                            | in più                                           | in meno | in più                                   | in meno | in più                                                         | in meno |
|                                     | Num.                    | Chil.                               | Chil.                                                      | Num.                    | Chil.                               | Chil.                                                      | Num.                                             | Num.    | Chil.                                    | Chil.   | Chil.                                                          | Chil.   |
| Locomotive . . . . .                | 17                      | 422,539                             | 24,855                                                     | 16                      | 404,365                             | 25,272                                                     | 1                                                | "       | 18,174                                   | "       | "                                                              | 417     |
| Vetture . . . . .                   | 43                      | 1,378,837                           | 32,066                                                     | 41                      | 1,349,539                           | 32,915                                                     | 2                                                | "       | 29,298                                   | "       | "                                                              | 849     |
| Vagoni . . . . .                    | 163                     | 1,817,736                           | 11,152                                                     | 160                     | 1,724,886                           | 10,780                                                     | 4                                                | "       | 92,850                                   | "       | 372                                                            | "       |

## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(FERROVIE SARDE)

| INDICAZIONE DELLE SPESE                                                                    | Spesa nel 1876 |                                | Spesa nel 1875 |                                | Differenza nel 1876 |               |                                            |                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|---------------------|---------------|--------------------------------------------|----------------|
|                                                                                            | Totale         | Per convoglio-chilometro utile | Totale         | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |               | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |                |
|                                                                                            |                |                                |                |                                | in più              | in meno       | in più                                     | in meno        |
| 1. Spese generali e stipendi del personale superiore . . . . .                             | Lire C. 6,720  | Lire C. 0 0180                 | Lire C. 7,200  | Lire C. 0 0195                 | "                   | Lire C. 480   | "                                          | Lire C. 0 0015 |
| 2. Stipendi e paghe ai capi deposito, macchinisti, fuochisti e personale rimesse . . . . . | 52,681         | 0 1412                         | 54,467         | 0 1475                         | "                   | 1,786         | "                                          | 0 0063         |
| 3. Premi per economie e percorrenze regolari . . . . .                                     | 6,425          | 0 0172                         | 7,120          | 0 0193                         | "                   | 695           | "                                          | 0 0021         |
| 4. Combustibile, untura delle macchine ed illuminazione delle medesime . .                 | 118,209        | 0 3168                         | 122,456        | 0 3315                         | "                   | 4,247         | "                                          | 0 0147         |
| 5. Alimentazione delle macchine . . . .                                                    | 3,979          | 0 0107                         | 4,249          | 0 0115                         | "                   | 270           | "                                          | 0 0008         |
| 6. Pulitura delle macchine e manutenzione occorrente . . . . .                             | 25,867         | 0 0693                         | 26,578         | 0 0720                         | "                   | 711           | "                                          | 0 0027         |
| 7. Pulitura e manutenzione occorrente dei veicoli . . . . .                                | 5,300          | 0 0142                         | 5,190          | 0 0140                         | 110                 | "             | 0 0002                                     | "              |
| 8. Manutenzione e riparazione delle macchine . . . . .                                     | 54,430         | 0 1459                         | 55,685         | 0 1507                         | "                   | 1,255         | "                                          | 0 0048         |
| 9. Manutenzione e riparazione dei veicoli . . . . .                                        | 51,379         | 0 1377                         | 53,765         | 0 1455                         | "                   | 2,386         | "                                          | 0 0078         |
| 10. Manutenzione e rinnovo della mobilia ed attrezzi delle rimesse locomotive              | 1,788          | 0 0048                         | 2,215          | 0 0050                         | "                   | 427           | "                                          | 0 0012         |
| <b>Totali . . .</b>                                                                        | <b>326,778</b> | <b>0 8758</b>                  | <b>338,925</b> | <b>0 9175</b>                  | "                   | <b>12,147</b> | "                                          | <b>0 0417</b>  |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo nel 1875.**

(FERROVIE SARDE)

| INDICAZIONE<br>DELLE MATERIE<br>CONSUMATE | Anno 1876             |                           |                          | Anno 1875             |                           |                          | Differenza nel 1876 |               |                             |            |                          |            |
|-------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|---------------|-----------------------------|------------|--------------------------|------------|
|                                           | Totale                | Consumo per percorrenza   |                          | Totale                | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |               | sul consumo per percorrenza |            |                          |            |
|                                           |                       | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                       | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |               | per locomotiva-chilometro   |            | per convoglio-chilometro |            |
|                                           |                       |                           |                          |                       |                           |                          | in più              | in meno       | in più                      | in meno    | in più                   | in meno    |
| Carbon fossile . . . . .                  | Chilogrammi 2,479,639 | Chilogrammi 8 41          | Chilogrammi 6 64         | Chilogrammi 2,599,628 | Chilogrammi 9 03          | Chilogrammi 7 04         | Chil. "             | Chil. 119,989 | Chil. "                     | Chil. 0 62 | Chil. "                  | Chil. 0 40 |
| Olio . . . . .                            | 10,325                | 0 03                      | 0 03                     | 10,644                | 0 03                      | 0 03                     | "                   | 319           | "                           | "          | "                        | "          |



## Cenni sommari su diversi servizi.

(FERROVIE SARDE.)

### Manutenzione.

- |                              |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Corpo stradale ed armamento. | <p>Alla manutenzione del corpo stradale ed all'armamento, venne provvisto compatibilmente colle condizioni della Società e con gli altri bisogni del servizio.</p> <p>Si procede all'acquisto di nuove traversine di cui si è riconosciuto l'assoluto bisogno.</p> |
| Chiusura della via.          | <p>Nonostante vi sieno taluni tratti di via non ancora chiusi, ciò che permette al bestiame d'introdursi sulla ferrovia; pure non si è avuto per ciò a deplorare inconveniente di sorta, grazie alla vigilanza del personale di servizio.</p>                      |
| Opere d'arte.                | <p>Per quanto concerne le opere d'arte ed i lavori di finimento, vennero praticate le più indispensabili riparazioni, e si rinnovarono le impalcature dei grandi ponti.</p>                                                                                        |
| Stazioni e case di guardia.  | <p>Le stazioni e case cantoniere furono restaurate nei limiti dell'ordinaria manutenzione.</p>                                                                                                                                                                     |

### Materiale e trazione.

- |                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cenni generali. | <p>Nelle officine di Cagliari vennero costruiti due forni, per fondere uno il bronzo, ed un altro la ghisa. Ed in tale modo riproducendo sopra luogo, e senza ricorrere all'estero, talune parti delle macchine e dei veicoli che si rendono inservibili, si sollecita il corso delle riparazioni del materiale.</p> |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**F. — Ferrovia Torino-Lanzo.**

## PROSPETTO N° 1.

Lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876, e confronto con quelle in esercizio al 31 dicembre 1875.

(FERROVIA TORINO-LANZO)

| Numero d'ordine | INDICAZIONE DELLE LINEE | Lunghezze effettive in esercizio |                           |                        | <i>Annotazioni</i>                                                  |
|-----------------|-------------------------|----------------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------|
|                 |                         | al 31<br>dicembre<br>1876        | al 31<br>dicembre<br>1875 | Aumento<br>nel<br>1876 |                                                                     |
| 1               | Torino-Lanzo .....      | Chil.<br>32                      | Chil.<br>21               | Chil.<br>11            | Il tronco CERRI-LANZO venne aperto all'esercizio il 20 luglio 1876. |

**Materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1876, e confronto con quello in servizio e costruzione al 31 dicembre 1875.**  
(FERROVIA TORINO-LANZO)

| INDICAZIONE DEL MATERIALE                        | ANNO 1876   |                | ANNO 1875 |             | DIFFERENZE NEL 1876 |                           |         |                              |         |            |         |   |
|--------------------------------------------------|-------------|----------------|-----------|-------------|---------------------|---------------------------|---------|------------------------------|---------|------------|---------|---|
|                                                  | in servizio | in costruzione | Totale    | in servizio | in costruzione      | sul materiale in servizio |         | sul materiale in costruzione |         | sul totale |         |   |
|                                                  |             |                |           |             |                     | in più                    | in meno | in più                       | in meno | in più     | in meno |   |
| <b>Macchine locomotive.</b>                      |             |                |           |             |                     |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Locomotive a ruote libere . . . . . N°           |             |                |           |             |                     |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Id. a 4 ruote accoppiate . . . . . "             | 5           | "              | 5         | 5           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. a 6 ruote accoppiate . . . . . "             |             |                |           |             |                     |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Id. a 8 ruote accoppiate . . . . . "             |             |                |           |             |                     |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Totali . . . N°                                  | 5           | "              | 5         | 5           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| <b>Vetture da viaggiatori.</b>                   |             |                |           |             |                     |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Vetture-saloni . . . . . N°                      | 1           | "              | 1         | 1           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. break . . . . . "                            | 7           | "              | 7         | 7           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. di 1ª classe . . . . . "                     | 8           | "              | 8         | 8           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. miste di 1ª e 2ª classe . . . . . "          | 5           | "              | 5         | 5           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. di 2ª classe . . . . . "                     | 20          | "              | 20        | 20          | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. miste di 2ª e 3ª classe . . . . . "          | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. di 3ª classe . . . . . "                     | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. di 4ª classe . . . . . "                     | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Totali . . . N°                                  | 35          | "              | 35        | 32          | 3                   | "                         | "       | "                            | "       | 3          | "       | " |
| <b>Vagoni da merci, bestiame e diversi.</b>      |             |                |           |             |                     |                           |         |                              |         |            |         |   |
| Vagoni da bagagli . . . . . N°                   | 5           | "              | 5         | 3           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. da scuderia . . . . . "                      | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. pel trasporto piccolo bestiame . . . . . "   | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. coperti da merci . . . . . "                 | 12          | "              | 12        | 11          | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. coperti da bestiame . . . . . "              | 28          | "              | 28        | 22          | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. piatti da merci . . . . . "                  | 12          | "              | 12        | 12          | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. piatti da ghiaia . . . . . "                 | 6           | "              | 6         | 2           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. piatti da legname . . . . . "                | 6           | "              | 6         | 2           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. da trasporto carrozze . . . . . "            | 6           | "              | 6         | 2           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. da cisterna per trasporto acqua . . . . . "  | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. di soccorso . . . . . "                      | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. pel trasporto grosse artiglierie . . . . . " | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Id. diversi . . . . . "                          | "           | "              | "         | "           | "                   | "                         | "       | "                            | "       | "          | "       | " |
| Totali . . . N°                                  | 60          | "              | 60        | 52          | 8                   | "                         | "       | "                            | "       | 8          | "       | " |



PROSPETTO N° 3.

## Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per convoglio-

(FERROVIA T...

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                  | LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATE |                |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------------|----------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 | nell'anno 1876             | nell'anno 1875 |
| Chilometri                                | Chilometri          | Chilometri       | Chilometri                 | Chilometri     |
| 32                                        | 21                  | 11               | 26                         | 21             |

I. - I

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI              | Anno 1876         |                                    |                                |              | Anno 1875         |                                    |
|----------------------------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------|------------------------------------|
|                                        | Totale            | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale            | Per chilometro di linea esercitata |
|                                        | L. C.             | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.             | L. C.                              |
| Viaggiatori . . . . .                  | 333,596 47        | 12,830 63                          | 2 82                           | 81 03        | 291,871 14        | 13,898 62                          |
| Trasporti a grande velocità . . . . .  | 15,426 23         | 493 31                             | 0 13                           | 3 74         | 13,842 63         | 659 17                             |
| Trasporti a piccola velocità . . . . . | 51,138 17         | 1,966 86                           | 0 43                           | 12 43        | 31,811 33         | 1,514 82                           |
| Prodotti diversi . . . . .             | 11,563 45         | 444 74                             | 0 09                           | 2 80         | 8,119 40          | 386 63                             |
| <b>Totalli . . .</b>                   | <b>411,724 32</b> | <b>15,735 53</b>                   | <b>3 47</b>                    | <b>100 "</b> | <b>345,644 50</b> | <b>16,459 24</b>                   |

II. - I

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                     | Anno 1876         |                                    |                                |              | Anno 1875         |                                    |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------|------------------------------------|
|                                                              | Totale            | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale            | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                              | L. C.             | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.             | L. C.                              |
| Quota spese generali dell'amministrazione centrale . . . . . | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| Spese generali dell'esercizio . . . . .                      | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| Traffico e movimento - Uffici centrali . . . . .             | 74,833 77         | 2,878 22                           | 0 63                           | 35 35        | 35,845 10         | 1,706 90                           |
| Spese per le stazioni . . . . .                              | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| Spese per i convogli . . . . .                               | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali . . . . .      | 90,085 39         | 3,464 82                           | 0 76                           | 42 54        | 45,632 85         | 2,172 99                           |
| Spese per trazione . . . . .                                 | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| Spese per materiale mobile . . . . .                         | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali . . . . .        | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| Spese di manutenzione e sorveglianza della via . . . . .     | 46,817 01         | 1,800 65                           | 0 39                           | 22 11        | 86,559 89         | 4,121 89                           |
| Manutenzione dei fabbricati . . . . .                        | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| Spese generali dei magazzini . . . . .                       | "                 | "                                  | "                              | "            | "                 | "                                  |
| <b>Totalli . . .</b>                                         | <b>211,736 17</b> | <b>8,143 69</b>                    | <b>1 78</b>                    | <b>100 "</b> | <b>168,037 84</b> | <b>8,001 78</b>                    |

chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TORINO-LANZO)

| TATA            | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                |                |                     |         |
|-----------------|---------------------------|----------------|----------------|---------------------|---------|
|                 | Anmento nel 1876          | nell'anno 1876 | nell'anno 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                 |                           |                |                | in più              | in meno |
| Chilometri<br>5 | 118,014                   | 95,319         | 22,695         | "                   |         |

### Prodotti.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                 |                   |                                             |               |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------|---------------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sul prodotto per chilometro di linea esercitata |                   | sul prodotto per convoglio-chilometro utile |               | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                          | in meno           | in più                                      | in meno       | in più    | in meno |
| L. C.<br>3 06                  | 84 40     | L. C.<br>41,725 33  | "       | "                                               | L. C.<br>1,067 95 | "                                           | L. C.<br>0 24 | "         | 3 37    |
| 0 14                           | 4 "       | 1,583 60            | "       | "                                               | 165 86            | "                                           | 0 01          | "         | 0 26    |
| 0 33                           | 9 20      | 19,326 84           | "       | 452 03                                          | "                 | 0 10                                        | "             | 3 23      | "       |
| 0 08                           | 2 40      | 3,444 05            | "       | 58 11                                           | "                 | 0 01                                        | "             | 0 40      | "       |
| 3 61                           | 100 "     | 66,079 82           | "       | "                                               | 723 71            | "                                           | 0 14          | "         | "       |

### Spese.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |           |                                                |          |                                            |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|-----------|------------------------------------------------|----------|--------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |           | sulle spese per chilometro di linea esercitata |          | sulle spese per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno   | in più                                         | in meno  | in più                                     | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.     | L. C.                                          | L. C.    | L. C.                                      | L. C.   |           |         |
| "                              | "         | "                   | "         | "                                              | "        | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 37                           | 21 33     | 38,968 67           | "         | 1,171 32                                       | "        | 0 26                                       | "       | 14 02     | "       |
| "                              | "         | "                   | "         | "                                              | "        | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 47                           | 27 16     | 44,452 54           | "         | 1,291 83                                       | "        | 0 29                                       | "       | 15 38     | "       |
| "                              | "         | "                   | "         | "                                              | "        | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "         | "                                              | "        | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 90                           | 51 51     | "                   | 39,742 88 | "                                              | 2,321 24 | "                                          | 0 51    | "         | 29 40   |
| "                              | "         | "                   | "         | "                                              | "        | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "         | "                                              | "        | "                                          | "       | "         | "       |
| 1 74                           | 100 "     | 43,698 33           | "         | 141 91                                         | "        | 0 04                                       | "       | "         | "       |

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori pel 1876

(FERROVIA T)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI        | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |                  |              |                               |         |           |         | PRODOTTO             |              |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|------------------|--------------|-------------------------------|---------|-----------|---------|----------------------|--------------|
|                                                              | nel 1876                                   |              | nel 1875         |              | Differenza nell'anno 1876     |         |           |         | nel 1876             |              |
|                                                              | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità         | Per<br>cento | sul numero<br>dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità             | Per<br>cento |
|                                                              |                                            |              |                  |              | in più                        | in meno | in più    | in meno |                      |              |
| 1 <sup>a</sup> classe .....                                  | Numero<br>12,320                           | 3 70         | Numero<br>10,984 | 3 55         | Numero<br>1,336               | "       | 0 15      | "       | Lire C.<br>24,800 10 | 7 44         |
| 2 <sup>a</sup> classe .....                                  | 70,422                                     | 21 16        | 48,406           | 15 65        | 22,016                        | "       | 5 51      | "       | 95,842 50            | 28 73        |
| 3 <sup>a</sup> classe .....                                  | 250,119                                    | 75 14        | 250,029          | 80 80        | 90                            | "       | "         | 5 56    | 212,953 87           | 63 83        |
| 4 <sup>a</sup> classe .....                                  | "                                          | "            | "                | "            | "                             | "       | "         | "       | "                    | "            |
| Complesso delle classi ...                                   | 332,861                                    | 100 "        | 309,419          | 100 "        | 23,442                        | "       | "         | "       | 333,596 47           | 100 "        |
| Militari ed altri viaggiatori per<br>conto dello Stato ..... | "                                          | "            | "                | "            | "                             | "       | "         | "       | "                    | "            |
| Totali ...                                                   | 332,861                                    | 100 "        | 309,419          | 100 "        | 23,442                        | "       | "         | "       | 333,596 47           | 100 "        |

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno

(FERROVIA T)

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI        | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |                  |                     |                 |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------|---------------------|-----------------|
|                                                           | nel 1876                              | nel 1875         | Differenza nel 1876 |                 |
|                                                           |                                       |                  | in più              | in meno         |
| 1 <sup>a</sup> classe .....                               | Chilometri<br>18                      | Chilometri<br>17 | Chilometri<br>1     | Chilometri<br>" |
| 2 <sup>a</sup> classe .....                               | 19                                    | 15               | 4                   | "               |
| 3 <sup>a</sup> classe .....                               | 17                                    | 14               | 3                   | "               |
| 4 <sup>a</sup> classe .....                               | "                                     | "                | "                   | "               |
| Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato ..... | "                                     | "                | "                   | "               |

e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TOBINO-LANZO)

| LE PROPORZIONI DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |          |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |            |           |                              |            |           |         |
|--------------------------------------|-----------|------------------------------|----------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|
| nel 1875                             |           | Differenza nell'anno 1876    |          |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875   |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         |
| Quantità                             | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |          | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità   | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |            | per cento |         |
|                                      |           | in più                       | in meno  | in più    | in meno |                                              |           |            |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |
| Lire C.                              |           | Lire C.                      | Lire C.  |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri |           | Chilometri                   | Chilometri |           |         |
| 17,828 40                            | 6 10      | 7,071 70                     | "        | 1 34      | "       | 221,760                                      | 3 82      | 186,728    | 4 66      | 35,032                       | "          | "         | 0 84    |
| 58,313 60                            | 19 64     | 37,528 90                    | "        | 9 09      | "       | 1,388,018                                    | 23 02     | 726,090    | 18 09     | 611,928                      | "          | 4 93      | "       |
| 215,729 14                           | 74 26     | "                            | 2,875 27 | "         | 10 43   | 4,252,023                                    | 73 16     | 3,100,406  | 77 25     | 1,151,617                    | "          | "         | 4 09    |
| "                                    | "         | "                            | "        | "         | "       | "                                            | "         | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| 291,871 14                           | 100 "     | 41,725 33                    | "        | "         | "       | 5,811,801                                    | 100 "     | 4,013,224  | 100 "     | 1,798,577                    | "          | "         | "       |
| "                                    | "         | "                            | "        | "         | "       | "                                            | "         | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| 291,871 14                           | 100 "     | 41,725 33                    | "        | "         | "       | 5,811,801                                    | 100 "     | 4,013,224  | 100 "     | 1,798,577                    | "          | "         | "       |

1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TOBINO-LANZO)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 2 01                             | 1 70     | 0 31                | "       | 0 08                                            | 0 08     | "                   | "       |
| 1 34                             | 1 20     | 0 14                | "       | "                                               | "        | "                   | "       |
| 0 85                             | 0 86     | "                   | 0 01    | "                                               | "        | "                   | "       |
| "                                | "        | "                   | "       | "                                               | "        | "                   | "       |
| "                                | "        | "                   | "       | "                                               | "        | "                   | "       |

## PROSPETTO N° 6.

## Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(FERROVIA

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |               |              |                               |          |           |          | PRODOTTO         |              |
|-------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|---------------|--------------|-------------------------------|----------|-----------|----------|------------------|--------------|
|                                                 | nel 1976                                   |              | nel 1975      |              | Differenza nell'anno 1976     |          |           |          | nel 1976         |              |
|                                                 | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità      | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci |          | per cento |          | Quantità         | Per<br>cento |
|                                                 |                                            |              |               |              | in più                        | in meno  | in più    | in meno  |                  |              |
| Tonnellate                                      |                                            | Tonnellate   |               | Tonnellate   | Tonnellate                    |          |           | Lire     |                  |              |
| 1ª classe .....                                 | 1,987                                      | 8 18         | 855           | 4 66         | 1,132                         | "        | 3 52      | "        | 5,245 68         | 10 25        |
| 2ª classe .....                                 | 2,875                                      | 11 78        | 1,200         | 6 64         | 1,675                         | "        | 5 14      | "        | 7,762 50         | 15 18        |
| 3ª classe .....                                 | 3,772                                      | 15 53        | 2,100         | 11 40        | 1,672                         | "        | 4 13      | "        | 9,618 60         | 18 81        |
| 4ª classe .....                                 | 5,143                                      | 21 18        | 3,342         | 18 20        | 1,801                         | "        | 2 98      | "        | 11,726 04        | 22 93        |
| 5ª classe .....                                 | 5,102                                      | 21 07        | 5,700         | 31 09        | "                             | 598      | "         | 10 02    | 9,642 71         | 18 86        |
| 6ª classe .....                                 | 5,408                                      | 22 26        | 5,135         | 28 01        | 273                           | "        | "         | 5 75     | 7,142 64         | 13 97        |
| 7ª classe .....                                 | "                                          | "            | "             | "            | "                             | "        | "         | "        | "                | "            |
| Classi speciali .....                           | "                                          | "            | "             | "            | "                             | "        | "         | "        | "                | "            |
| Trasporti per conto dello Stato.                | "                                          | "            | "             | "            | "                             | "        | "         | "        | "                | "            |
| <b>Totali ...</b>                               | <b>24,287</b>                              | <b>100 "</b> | <b>18,332</b> | <b>100 "</b> | <b>5,955</b>                  | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> | <b>51,138 17</b> | <b>100 "</b> |

## PROSPETTO N° 7.

## Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola velocità

(FERROVIA

| DISTINZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |            |                     |            |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                         | nel 1976                              | nel 1975   | Differenza nel 1976 |            |
|                                                         |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                         | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| A pagamento ordinario .....                             | 17                                    | 15         | 2                   | "          |
| Per conto dello Stato .....                             |                                       |            |                     |            |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TORINO-LANZO)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                  |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875         |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità         | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno | in più    | in meno |                                              |           |                  |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                   | Lire C. |           |         | Tonnell.-chilom.                             |           | Tonnell.-chilom. |           | Tonn.-chil.               | Tonn.-chil. |           |         |
| 2,257 20                            | 7 05      | 2,988 48                  | "       | 3 20      | "       | 23,844                                       | 5 44      | 10,260           | 3 42      | 13,584                    | "           | 2 02      | "       |
| 3,024 "                             | 9 56      | 4,738 50                  | "       | 5 62      | "       | 43,125                                       | 9 85      | 16,800           | 5 59      | 26,325                    | "           | 4 26      | "       |
| 4,725 "                             | 14 86     | 4,893 60                  | "       | 3 96      | "       | 64,124                                       | 14 64     | 31,500           | 10 49     | 32,624                    | "           | 4 15      | "       |
| 6,817 68                            | 21 43     | 4,908 36                  | "       | 1 50      | "       | 97,717                                       | 22 31     | 56,813           | 18 98     | 40,904                    | "           | 3 33      | "       |
| 9,234 "                             | 29 06     | 408 71                    | "       | "         | 10 20   | 107,141                                      | 24 46     | 102,600          | 34 15     | 4,541                     | "           | "         | 9 69    |
| 5,753 45                            | 18 04     | 1,389 19                  | "       | "         | 4 07    | 102,037                                      | 23 30     | 82,192           | 27 37     | 19,845                    | "           | "         | 4 07    |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | "                                            | "         | "                | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | "                                            | "         | "                | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | "                                            | "         | "                | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 31,811 33                           | 100 "     | 19,326 84                 | "       | "         | "       | 437,988                                      | 100 "     | 300,165          | 100 "     | 137,823                   | "           | "         | "       |

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TORINO-LANZO)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 2 10                             | 1 73     | 0 37                | "       | 0 11                                            | 0 10     | 0 01                | "       |

PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIA TORINO-LANZO)

| DISTINZIONI DELLE MERCI PER NATURA           | Anno 1876               |              | Anno 1875               |              | Differenze nel 1876                       |               |           |          |
|----------------------------------------------|-------------------------|--------------|-------------------------|--------------|-------------------------------------------|---------------|-----------|----------|
|                                              | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci trasportate |               | per cento |          |
|                                              |                         |              |                         |              | in più                                    | in meno       | in più    | in meno  |
| Bevande e spiriti . . . . .                  | 19,000                  | 7 82         | 15,000                  | 8 18         | Quintali<br>4000                          | Quintali<br>" | "         | 0 36     |
| Bitumi e pece . . . . .                      | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Cereali e farine . . . . .                   | 60,800                  | 25 04        | 25,000                  | 13 64        | 35,800                                    | "             | 11 40     | "        |
| Colori e materie coloranti . . . . .         | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Combustibili . . . . .                       | 25,570                  | 10 53        | 25,000                  | 13 64        | 570                                       | "             | "         | 3 11     |
| { Carbon fossile . . .                       |                         |              |                         |              |                                           |               |           |          |
| { Legna da ardere . .                        | 27,410                  | 11 28        | 18,000                  | 9 82         | 9,410                                     | "             | 1 46      | "        |
| Concimi . . . . .                            | 7,000                   | 2 88         | 5,000                   | 2 73         | 2,000                                     | "             | 0 15      | "        |
| Derrate . . . . .                            | 3,500                   | 1 44         | 2,000                   | 1 09         | 1,500                                     | "             | 0 35      | "        |
| { Alimentari . . . . .                       |                         |              |                         |              |                                           |               |           |          |
| { Coloniali . . . . .                        | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Filati e tessuti . . . . .                   | 14,720                  | 6 06         | 11,000                  | 6 "          | 3,720                                     | "             | 0 06      | "        |
| Materiali da costruzione { Legnami . . . . . | 28,910                  | 11 90        | 15,000                  | 8 18         | 13,910                                    | "             | 3 72      | "        |
| { Marmi e graniti . .                        | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Materie tessili greggie . . . . .            | 4,000                   | 1 65         | 5,000                   | 2 73         | "                                         | 1,000         | "         | 1 08     |
| Metalli . . . . .                            | 5,850                   | 2 41         | 3,000                   | 1 65         | 2,850                                     | "             | 0 76      | "        |
| { Greggi . . . . .                           |                         |              |                         |              |                                           |               |           |          |
| { Lavorati . . . . .                         | 12,500                  | 5 15         | 10,000                  | 5 45         | 2,500                                     | "             | "         | 0 30     |
| Minerali e prodotti minerali . . . . .       | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| { Animali . . . . .                          | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Prodotti . . . . .                           | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| { Chimico-industriali                        | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| { Materie grasse . . .                       | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| { Vegetali . . . . .                         | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Stampati e carte . . . . .                   | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . .  | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Stracci ed avanzi . . . . .                  | 24,180                  | 9 96         | 25,000                  | 13 63        | "                                         | 82            | "         | 3 67     |
| Merci diverse . . . . .                      | 9,430                   | 3 88         | 22,320                  | 12 17        | "                                         | 12,890        | "         | 8 29     |
| Sali e tabacchi . . . . .                    | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| Trasporti per conto del Governo . . . . .    | "                       | "            | 2,000                   | 1 09         | "                                         | 200           | "         | 1 09     |
| Bozzoli . . . . .                            | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "             | "         | "        |
| <b>Totali . . .</b>                          | <b>242,870</b>          | <b>100 "</b> | <b>183,320</b>          | <b>100 "</b> | <b>59,550</b>                             | <b>"</b>      | <b>"</b>  | <b>"</b> |

*AVVERTENZA. — Il prospetto n° 9, relativo al movimento per classe del bestiame a grande e piccola velocità, si omette perchè l'Amministrazione della ferrovia Torino-Lanzo non ha raccolti i necessari dati.*

## PROSPETTO N° 10.

## Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIA TORINO-LANZO)

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI                | Anno 1876           |             |                         |                                         | Anno 1875           |             |                         |                                         | Differenza nel 1876     |   |             |   |                             |            |                                                     |            |
|--------------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|---|-------------|---|-----------------------------|------------|-----------------------------------------------------|------------|
|                                            | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | sul numero dei convogli |   |             |   | sui convogli-<br>chilometro |            | sulla<br>percorrenza<br>media<br>di un<br>convoglio |            |
|                                            | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale                  |   | Giornaliero |   | in<br>più                   | in<br>meno | in<br>più                                           | in<br>meno |
|                                            |                     |             | in più                  | in meno                                 |                     |             | in più                  | in meno                                 |                         |   |             |   |                             |            |                                                     |            |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci . | 4,539               | 12          | 118,014                 | Chil. 24                                | 4,539               | 12          | 95,319                  | Chil. 18                                | "                       | " | "           | " | 22,695                      | "          | 6                                                   | "          |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .   | 450                 | 1           | 11,700                  | 20                                      | 430                 | 1           | 9,030                   | 12                                      | 20                      | " | "           | " | 2,670                       | "          | 8                                                   | "          |
| Totale e medie generali . . . . .          | 4,989               | 13          | 129,714                 | 44                                      | 4,969               | 13          | 104,349                 | 30                                      | 20                      | " | "           | " | 25,365                      | "          | 14                                                  | "          |

## PROSPETTO N° 11.

## Composizione dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875

(FERROVIA TORINO-LANZO)

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                              | Anno 1876  |         |        | Anno 1875  |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|-------------------------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                                       | Locomotive | Vetture | Vagoni | Locomotive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                                       |            |         |        |            |         |        | in più                      | in meno | in più                   | in meno | in più                | in meno |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci . . . . . N° | 1 04       | 7 19    | 4 60   | 1 09       | 7 74    | 3 77   | "                           | 0 05    | "                        | 0 55    | 0 83                  | "       |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .              |            |         |        |            |         |        | "                           | "       | "                        | "       |                       |         |

## PROSPETTO N° 12.

## Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIA TORINO-LANZO)

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876                  |                                     |                                                            | Anno 1875                  |                                     |                                                            | Differenza nel 1876                              |         |                                          |         |                                                                |         |
|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | sulla<br>quantità<br>di materiale<br>in servizio |         | sul totale<br>dei chilometri<br>percorsi |         | sul percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo |         |
|                                     |                            |                                     |                                                            |                            |                                     |                                                            | in più                                           | in meno | in più                                   | in meno | in più                                                         | in meno |
|                                     | Numero                     | Chilom.                             | Chilom.                                                    | Numero                     | Chilom.                             | Chilom.                                                    | Num.                                             | Num.    | in più                                   | in meno | Chil.                                                          | Chil.   |
| Locomotive . . . . .                | 5                          | 135,517                             | 27 103                                                     | 5                          | 114,118                             | 22 823                                                     | "                                                | "       | 24,399                                   | "       | 42 80                                                          | "       |
| Vetture . . . . .                   | 35                         | 933,081                             | 26 659                                                     | 32                         | 807,652                             | 25 238                                                     | 3                                                | "       | 125,429                                  | "       | 14 21                                                          | "       |
| Vagoni . . . . .                    | 69                         | 596,111                             | 8 639                                                      | 52                         | 393,678                             | 7 570                                                      | 17                                               | "       | 202,433                                  | "       | 10 69                                                          | "       |



## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(FERROVIA TORINO-LANZO)

| INDICAZIONE DELLE SPESE                                                                   | Spesa nel 1876 |                                | Spesa nel 1875 |                                | Differenza nel 1876 |          |                                            |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|---------------------|----------|--------------------------------------------|--------------|
|                                                                                           | Totale         | Per convoglio-chilometro utile | Totale         | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |          | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |              |
|                                                                                           |                |                                |                |                                | in più              | in meno  | in più                                     | in meno      |
| 1. Spese generali e stipendi del personale superiore . . . . .                            | Lire C.        | Lire C.                        | Lire C.        | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C.  | Lire C.                                    | Lire C.      |
| 2. Stipendi e paghe ai capi deposito, macchinisti, fochisti e personale rimesse . . . . . | "              | "                              | "              | "                              | "                   | "        | "                                          | "            |
| 3. Premi per economie e percorrenze regolari . . . . .                                    | 11,400         | 0 096                          | 10,150         | 0 106                          | 1,250               | "        | "                                          | 0 010        |
| 4. Combustibile, untura delle macchine ed illuminazione delle medesime . . . . .          | 960            | 0 008                          | 773            | 0 008                          | 187                 | "        | "                                          | "            |
| 5. Alimentazione delle macchine . . . . .                                                 | 37,567         | 0 318                          | 31,518         | 0 330                          | 6,049               | "        | "                                          | 0 012        |
| 6. Pulitura delle macchine e manutenzione occorrente . . . . .                            |                |                                |                |                                |                     |          |                                            |              |
| 7. Pulitura e manutenzione occorrente dei veicoli . . . . .                               |                |                                |                |                                |                     |          |                                            |              |
| 8. Manutenzione e riparazione dei veicoli . . . . .                                       | 18,975         | 0 130                          | 16,127         | 0 169                          | 2,848               | "        | "                                          | 0 009        |
| 9. Manutenzione e riparazione delle macchine . . . . .                                    |                |                                |                |                                |                     |          |                                            |              |
| 10. Manutenzione e rinnovo del mobilio ed attrezzi della rimessa locomotive . . . . .     |                |                                |                |                                |                     |          |                                            |              |
| <b>Totali . . .</b>                                                                       | <b>68,902</b>  | <b>0 582</b>                   | <b>58,568</b>  | <b>0 613</b>                   | <b>10,334</b>       | <b>"</b> | <b>"</b>                                   | <b>0 031</b> |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo nel 1875.**

(FERROVIA TORINO-LANZO)

| INDICAZIONE<br>DELLE MATERIE<br>CONSUMATE | Anno 1876              |                           |                          | Anno 1875              |                           |                          | Differenza nel 1876 |            |                             |            |                          |            |
|-------------------------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|------------|-----------------------------|------------|--------------------------|------------|
|                                           | Totale                 | Consumo per percorrenza   |                          | Totale                 | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |            | sul consumo per percorrenza |            |                          |            |
|                                           |                        | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                        | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |            | per locomotiva-chilometro   |            | per convoglio-chilometro |            |
|                                           |                        |                           |                          |                        |                           |                          | in più              | in meno    | in più                      | in meno    | in più                   | in meno    |
| Carbon fossile . . . . .                  | Chilogrammi<br>712,600 | Chilogrammi<br>2 73       | Chilogrammi<br>0 43      | Chilogrammi<br>408,725 | Chilogrammi<br>2 30       | Chilogrammi<br>0 32      | Chil.<br>303,875    | Chil.<br>" | Chil.<br>0 43               | Chil.<br>" | Chil.<br>0 11            | Chil.<br>" |
| Olio . . . . .                            | Chilogrammi<br>1,500   | Chilogrammi<br>0 0125     | Chilogrammi<br>0 0115    | Chilogrammi<br>920     | Chilogrammi<br>0 0125     | Chilogrammi<br>0 0089    | Chil.<br>580        | Chil.<br>" | Chil.<br>"                  | Chil.<br>" | Chil.<br>0 0026          | Chil.<br>" |





**G. — Ferrovia Vicenza-Schio.**

## PROSPETTO N° 1.

Lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876, e confronto con quelle in esercizio al 31 dicembre 1875.

(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| Numero d'ordine | INDICAZIONE DELLE LINEE     | Lunghezze effettive in esercizio |                           |                        | Annotazioni                                                                                            |
|-----------------|-----------------------------|----------------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                 |                             | al 31<br>dicembre<br>1876        | al 31<br>dicembre<br>1875 | Aumento<br>nel<br>1876 |                                                                                                        |
| 1               | Vicenza-Schio (1) . . . . . | Chil.<br>32                      | Chil.<br>"                | Chil.<br>"             | Aperta all'esercizio addì 6 settembre 1876.<br>(1) Ha comuni chilometri 2 con la linea TORINO-VENEZIA. |

**Materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1876, e confronto con quello in servizio e costruzione al 31 dicembre 1875.**  
(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| INDICAZIONE DEL MATERIALE                              | ANNO 1876   |                |           | ANNO 1875   |                |          | DIFFERENZE NEL 1876       |          |                              |          |            |          |          |
|--------------------------------------------------------|-------------|----------------|-----------|-------------|----------------|----------|---------------------------|----------|------------------------------|----------|------------|----------|----------|
|                                                        | in servizio | in costruzione | TOTALE    | in servizio | in costruzione | TOTALE   | sul materiale in servizio |          | sul materiale in costruzione |          | Sul totale |          |          |
|                                                        |             |                |           |             |                |          | in più                    | in meno  | in più                       | in meno  | in più     | in meno  |          |
|                                                        |             |                |           |             |                |          |                           |          |                              |          |            |          |          |
| <b>Macchine locomotive.</b>                            |             |                |           |             |                |          |                           |          |                              |          |            |          |          |
| Locomotive a ruote libere . . . . . N°                 |             |                |           |             |                |          |                           |          |                              |          |            |          |          |
| Id. a 4 ruote accoppiate . . . . .                     | 3           | "              | 3         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. a 6 ruote accoppiate . . . . .                     | 1           | "              | 1         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. a 8 ruote accoppiate . . . . .                     | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| <b>Totali . . . . . N°</b>                             | <b>4</b>    | <b>"</b>       | <b>4</b>  | <b>"</b>    | <b>"</b>       | <b>"</b> | <b>"</b>                  | <b>"</b> | <b>"</b>                     | <b>"</b> | <b>"</b>   | <b>"</b> | <b>"</b> |
| <b>Vetture da viaggiatori.</b>                         |             |                |           |             |                |          |                           |          |                              |          |            |          |          |
| Vetture-saloni . . . . . N°                            |             |                |           |             |                |          |                           |          |                              |          |            |          |          |
| Id. break . . . . .                                    | 1           | "              | 1         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. di 1ª classe . . . . .                             | 1           | "              | 1         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. miste di 1ª e 2ª classe . . . . .                  | 8           | "              | 8         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. di 2ª classe . . . . .                             | 1           | "              | 1         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. di 2ª e 3ª classe . . . . .                        | 12          | "              | 12        | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. di 3ª classe . . . . .                             | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. di 4ª classe . . . . .                             | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| <b>Totali . . . . . N°</b>                             | <b>24</b>   | <b>"</b>       | <b>24</b> | <b>"</b>    | <b>"</b>       | <b>"</b> | <b>"</b>                  | <b>"</b> | <b>"</b>                     | <b>"</b> | <b>"</b>   | <b>"</b> | <b>"</b> |
| <b>Vagoni da merci, bestiame e diversi.</b>            |             |                |           |             |                |          |                           |          |                              |          |            |          |          |
| Vagoni da bagagli . . . . . N°                         |             |                |           |             |                |          |                           |          |                              |          |            |          |          |
| Id. da scuderia . . . . .                              | 2           | "              | 2         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. per trasporto montoni e piccolo bestiame . . . . . | 4           | "              | 4         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. coperti da merci . . . . .                         | 25          | "              | 25        | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. coperti da bestiame . . . . .                      | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. scoperti . . . . .                                 | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. piatti da merci . . . . .                          | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. piatti da guida . . . . .                          | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. piatti da legnami . . . . .                        | 4           | "              | 4         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. piatti da trasporto carrozze . . . . .             | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. piatti da cisterna per trasporto acqua . . . . .   | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. di soccorso . . . . .                              | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. per trasporto grosse artiglierie . . . . .         | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| Id. diversi . . . . .                                  | "           | "              | "         | "           | "              | "        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        | "        |
| <b>Totali . . . . . N°</b>                             | <b>35</b>   | <b>"</b>       | <b>35</b> | <b>"</b>    | <b>"</b>       | <b>"</b> | <b>"</b>                  | <b>"</b> | <b>"</b>                     | <b>"</b> | <b>"</b>   | <b>"</b> | <b>"</b> |

## Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per convoglio-

(FERROVIE)

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                  | LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATA |                 |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------------|-----------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 | nell'anno 1876             | nell'anno 1875  |
| Chilometri<br>32                          | Chilometri<br>"     | Chilometri<br>"  | Chilometri<br>10           | Chilometri<br>" |

## I. -

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI              | Anno 1876 |                                    |                                |           | Anno   |                                    |
|----------------------------------------|-----------|------------------------------------|--------------------------------|-----------|--------|------------------------------------|
|                                        | Totale    | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento | Totale | Per chilometro di linea esercitata |
|                                        | L. C.     | L. C.                              | L. C.                          |           | L. C.  | L. C.                              |
| Viaggiatori . . . . .                  | 55,125 54 | 5,512 55                           | 2 409                          | 72 03     | "      | "                                  |
| Trasporti a grande velocità . . . . .  | 3,536 65  | 353 66                             | 0 154                          | 4 62      | "      | "                                  |
| Trasporti a piccola velocità . . . . . | 17,381 09 | 1,738 11                           | 0 760                          | 22 71     | "      | "                                  |
| Prodotti diversi . . . . .             | 480 10    | 48 01                              | 0 021                          | 0 64      | "      | "                                  |
| Totali . . .                           | 76,523 38 | 7,652 33                           | 3 344                          | 100 "     | "      | "                                  |

## II. -

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                     | Anno 1876 |                                    |                                |           | Anno   |                                    |
|--------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------|--------------------------------|-----------|--------|------------------------------------|
|                                                              | Totale    | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento | Totale | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                              | L. C.     | L. C.                              | L. C.                          |           | L. C.  | L. C.                              |
| Quota spese generali dell'amministrazione centrale . . . . . | 6,988 07  | 698 81                             | 0 306                          | 14 88     | "      | "                                  |
| Spese generali dell'esercizio . . . . .                      | 549 09    | 54 91                              | 0 024                          | 1 17      | "      | "                                  |
| Traffico e movimento - Uffici centrali . . . . .             | 1,966 "   | 196 60                             | 0 086                          | 4 19      | "      | "                                  |
| Spese per le stazioni . . . . .                              | 10,633 87 | 1,063 39                           | 0 464                          | 22 64     | "      | "                                  |
| Spese per i convogli . . . . .                               | 2,181 45  | 218 44                             | 0 095                          | 4 65      | "      | "                                  |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali . . . . .      | 3,180 "   | 318 "                              | 0 139                          | 6 77      | "      | "                                  |
| Spese per trazione . . . . .                                 | 11,481 84 | 1,148 18                           | 0 502                          | 24 44     | "      | "                                  |
| Spese per materiale mobile . . . . .                         | 1,947 23  | 194 72                             | 0 085                          | 4 14      | "      | "                                  |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali . . . . .        | "         | "                                  | "                              | "         | "      | "                                  |
| Spese di manutenzione e sorveglianza della via . . . . .     | 6,331 05  | 633 11                             | 0 277                          | 13 48     | "      | "                                  |
| Manutenzione dei fabbricati . . . . .                        | "         | "                                  | "                              | "         | "      | "                                  |
| Spese generali dei magazzini . . . . .                       | 1,711 04  | 74 10                              | 0 075                          | 3 64      | "      | "                                  |
| Totali . . .                                                 | 46,972 64 | 4,697 26                           | 2 053                          | 100 "     | "      | "                                  |

chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(VICENZA-SCHIO)

| TATA       | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                |                |                     |         |
|------------|---------------------------|----------------|----------------|---------------------|---------|
|            | Aumento nel 1876          | nell'anno 1876 | nell'anno 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|            |                           |                |                | in più              | in meno |
| Chilometri |                           | 22,880         | "              | "                   | "       |

### Prodotti.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                 |         |                                             |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sul prodotto per chilometro di linea esercitata |         | sul prodotto per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                          | in meno | in più                                      | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                           | L. C.   | L. C.                                       | L. C.   |           |         |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                               | "       | "                                           | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                               | "       | "                                           | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                               | "       | "                                           | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                               | "       | "                                           | "       | "         | "       |

### Spese.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                |         |                                            |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sulle spese per chilometro di linea esercitata |         | sulle spese per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                         | in meno | in più                                     | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                          | L. C.   | L. C.                                      | L. C.   |           |         |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |



## PROSPETTO N° 4.

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori pel 1876

(FERROVIA)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |          |              |                               |             |           |         | PRODOTTO            |              |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|----------|--------------|-------------------------------|-------------|-----------|---------|---------------------|--------------|
|                                                       | nel 1876                                   |              | nel 1875 |              | Differenza nell'anno 1876     |             |           |         | nel 1876            |              |
|                                                       | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità | Per<br>cento | sul numero<br>dei viaggiatori |             | per cento |         | Quantità            | Per<br>cento |
|                                                       |                                            |              |          |              | in più                        | in meno     | in più    | in meno |                     |              |
| 1 <sup>a</sup> classe .....                           | Numero<br>1,829                            | 3 86         | "        | "            | Numero<br>"                   | Numero<br>" | "         | "       | Lire C.<br>5,500 30 | 9 98         |
| 2 <sup>a</sup> classe .....                           | 8,665                                      | 18 30        | "        | "            | "                             | "           | "         | "       | 16,710 41           | 30 31        |
| 3 <sup>a</sup> classe .....                           | 36,856                                     | 77 82        | "        | "            | "                             | "           | "         | "       | 32,891 33           | 59 67        |
| 4 <sup>a</sup> classe .....                           | "                                          | "            | "        | "            | "                             | "           | "         | "       | "                   | "            |
| Complessivo della linea .....                         | 47,350                                     | 99 98        | "        | "            | "                             | "           | "         | "       | 55,102 04           | 99 96        |
| Viaggiatori per conto dello Stato                     | 9                                          | 0 02         | "        | "            | "                             | "           | "         | "       | 23 50               | 0 04         |
| Totali ...                                            | 47,359                                     | 100 "        | "        | "            | "                             | "           | "         | "       | 55,125 54           | 100 "        |

## PROSPETTO N° 5.

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno

(FERROVIA)

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |                 |                     |                 |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------|---------------------|-----------------|
|                                                    | nel 1876                              | nel 1875        | Differenza nel 1876 |                 |
|                                                    |                                       |                 | in più              | in meno         |
| 1 <sup>a</sup> classe .....                        | Chilometri<br>21 68                   | Chilometri<br>" | Chilometri<br>"     | Chilometri<br>" |
| 2 <sup>a</sup> classe .....                        | 22 59                                 | "               | "                   | "               |
| 3 <sup>a</sup> classe .....                        | 21 27                                 | "               | "                   | "               |
| 4 <sup>a</sup> classe .....                        | "                                     | "               | "                   | "               |
| Viaggiatori per conto dello Stato .....            | 32 "                                  | "               | "                   | "               |

e confronto con gli analoghi dati del 1875.

VICENZA-SCHIO)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |            |           |                              |            |           |         |
|-------------------------------------|-----------|------------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876    |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875   |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità   | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |            | per cento |         |
|                                     |           | in più                       | in meno | in più    | in meno |                                              |           |            |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                      | Lire C. |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri |           | Chilometri                   | Chilometri |           |         |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | 39,671                                       | 3 89      | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | 195,788                                      | 19 20     | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | 783,975                                      | 76 88     | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | "                                            | "         | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | 1,019,434                                    | 99 97     | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | 288                                          | 0 03      | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | 1,019,722                                    | "         | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |

1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

VICENZA-SCHIO)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 3 007                            | "        | "                   | "       |                                                 |          |                     |         |
| 1 928                            | "        | "                   | "       |                                                 |          |                     |         |
| 0 892                            | "        | "                   | "       | 0 0541                                          | "        | "                   | "       |
| "                                | "        | "                   | "       |                                                 |          |                     |         |
| 2 611                            | "        | "                   | "       | 0 0816                                          | "        | "                   | "       |

Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(FERROVIA V)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |            |            |                            |          |           |          | PRODOTTO         |              |
|-------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|------------|------------|----------------------------|----------|-----------|----------|------------------|--------------|
|                                                 | nel 1876                                   |              | nel 1875   |            | Differenza nell'anno 1876  |          |           |          | nel 1876         |              |
|                                                 | Quantità                                   | Per cento    | Quantità   | Per cento  | sulla quantità delle merci |          | per cento |          | Quantità         | Per cento    |
|                                                 |                                            |              |            |            | in più                     | in meno  | in più    | in meno  |                  |              |
|                                                 | Tonnellate                                 |              | Tonnellate | Tonnellate | Tonnellate                 |          |           | Lire C.  |                  |              |
| 1ª classe .....                                 | 341                                        | 7 28         | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | 1,947 79         | 11 21        |
| 2ª classe .....                                 | 931                                        | 19 87        | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | 4,885 89         | 28 11        |
| 3ª classe .....                                 | 416                                        | 8 88         | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | 1,990 14         | 11 45        |
| 4ª classe .....                                 | 548                                        | 11 69        | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | 2,367 36         | 13 62        |
| 5ª classe .....                                 | 1,086                                      | 23 18        | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | 2,958 26         | 17 03        |
| 6ª classe .....                                 | 652                                        | 13 92        | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | 1,624 78         | 9 34         |
| 7ª classe .....                                 | 711                                        | 15 18        | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | 1,606 87         | 9 24         |
| Classi speciali .....                           | "                                          | "            | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | "                | "            |
| Trasporti per conto dello Stato..               | "                                          | "            | "          | "          | "                          | "        | "         | "        | "                | "            |
| <b>Totali . . .</b>                             | <b>4,686</b>                               | <b>100 "</b> | <b>"</b>   | <b>"</b>   | <b>"</b>                   | <b>"</b> | <b>"</b>  | <b>"</b> | <b>17,381 09</b> | <b>100 "</b> |

Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola velocità

(FERROVIA V)

| DISTINZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |            |                     |            |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                         | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                         |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                         | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| A pagamento ordinario .....                             | 23 20                                 | "          | "                   | "          |
| Per conto dello Stato .....                             | "                                     | "          | "                   | "          |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(VICENZA-SCHIO)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |               |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|---------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875      |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità      | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno | in più    | in meno |                                              |           |               |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                   | Lire C. |           |         | Tonn.-chilom.                                |           | Tonn.-chilom. |           | Tonn.-chil.               | Tonn.-chil. |           |         |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | 7,911                                        | 7 27      | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | 21,599                                       | 19 87     | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | 9,651                                        | 8 88      | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | 12,714                                       | 11 70     | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | 25,195                                       | 23 18     | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | 15,123                                       | 13 92     | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | 16,495                                       | 15 18     | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | "                                            | "         | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | "                                            | "         | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| "                                   | "         | "                         | "       | "         | "       | 108,688                                      | 100 "     | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(VICENZA-SCHIO)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 3 7099                           | "        | "                   | "       | 0 1599                                          | "        | "                   | "       |
| "                                | "        | "                   | "       | "                                               | "        | "                   | "       |

## PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| DISTINZIONI DELLE MERCI PER NATURA          | Anno 1876               |              | Anno 1875               |              | Differenze nel 1876                       |          |           |         |
|---------------------------------------------|-------------------------|--------------|-------------------------|--------------|-------------------------------------------|----------|-----------|---------|
|                                             | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci trasportate |          | per cento |         |
|                                             |                         |              |                         |              | In più                                    | In meno  | In più    | In meno |
| Bevande e spiriti . . . . .                 | 12                      | 0 26         | "                       | "            | Quintali                                  | Quintali | "         | "       |
| Bitumi e pece . . . . .                     | 2                       | 0 04         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Cereali e farine . . . . .                  | 45                      | 0 96         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Colori e materie coloranti . . . . .        | 3                       | 0 06         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Combustibili . . . . .                      | Carbon fossile . . .    | 130          | 2 77                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
|                                             | Legna da ardere . .     | 15           | 0 32                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Concimi . . . . .                           | 100                     | 2 13         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Derrate . . . . .                           | Alimentari . . . . .    | 2            | 0 04                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
|                                             | Coloniali . . . . .     | 20           | 0 43                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Filati e tessuti . . . . .                  | 1,000                   | 21 35        | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Materiali da costruzione {                  | Legnami . . . . .       | 650          | 13 87                   | "            | "                                         | "        | "         | "       |
|                                             | Marmi e graniti . .     | "            | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Materie tessili greggie . . . . .           | 1,500                   | 32 02        | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Metalli . . . . .                           | Greggi . . . . .        | 40           | 0 85                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
|                                             | Lavorati . . . . .      | 50           | 1 07                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Minerali e prodotti minerali . . . . .      | 5                       | 0 11         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Prodotti . . . . .                          | Animali . . . . .       | 2            | 0 04                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
|                                             | Chimico-industriali     | 6            | 0 13                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
|                                             | Materie grasse . . .    | 1            | 0 02                    | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Materie vegetali . .                        | 4                       | 0 09         | "                       | "            | "                                         | "        | "         |         |
| Stampati e carte . . . . .                  | 130                     | 2 78         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . . | 60                      | 1 28         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Stracci ed avanzi . . . . .                 | 458                     | 9 61         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Merci diverse . . . . .                     | 458                     | 9 77         | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Sali e tabacchi . . . . .                   | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Trasporti per conto del Governo . . . . .   | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| Bozzoli . . . . .                           | "                       | "            | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |
| <b>Totali . . .</b>                         | <b>4,685</b>            | <b>100</b>   | "                       | "            | "                                         | "        | "         | "       |

## PROSPETTO N° 9.

**Particolari per classe del movimento del bestiame a grande e piccola velocità nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| INDICAZIONI<br>DEL BESTIAME<br>trasportato                                                                                      | Anno 1876          |                     |            |              | Anno 1875          |                     |        |              | Differenze nel 1876                    |            |                                         |            |             |            |           |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|------------|--------------|--------------------|---------------------|--------|--------------|----------------------------------------|------------|-----------------------------------------|------------|-------------|------------|-----------|------------|
|                                                                                                                                 | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale     | Per<br>cento | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale | Per<br>cento | su i trasporti<br>a grande<br>velocità |            | su i trasporti<br>a piccola<br>velocità |            | su i totali |            | per cento |            |
|                                                                                                                                 |                    |                     |            |              |                    |                     |        |              | in<br>più                              | in<br>meno | in<br>più                               | in<br>meno | in<br>più   | in<br>meno | in<br>più | in<br>meno |
| Bestiame grosso, cioè cavalli, muli grossi, puledri, tori, bovi, vacche, giovenche, vitelloni, muletto e porci grossi . . . . . | Num.               | Num.                | Num.       |              | Num.               | Num.                | Num.   |              | Num.                                   | Num.       | Num.                                    | Num.       | Num.        | Num.       |           |            |
| "                                                                                                                               | "                  | 30                  | 30         | 14           | "                  | "                   | "      | "            | "                                      | "          | "                                       | "          | "           | "          | "         | "          |
| Bestiame piccolo, cioè vitelli, porci mezzani e piccoli, montoni, pecore, capre, porcellini, capretti e agnelli . . . . .       | "                  | 180                 | 180        | 86           | "                  | "                   | "      | "            | "                                      | "          | "                                       | "          | "           | "          | "         | "          |
| <b>Totali . . .</b>                                                                                                             | "                  | <b>210</b>          | <b>210</b> | <b>100</b>   | "                  | "                   | "      | "            | "                                      | "          | "                                       | "          | "           | "          | "         | "          |
| Bestiame per conto dei privati . . . . .                                                                                        |                    |                     | 210        | 100          |                    |                     |        |              |                                        |            |                                         |            |             |            |           |            |
| Bestiame per conto dello Stato . . . . .                                                                                        |                    |                     | "          | "            |                    |                     |        |              |                                        |            |                                         |            |             |            |           |            |
| <b>Totali come sopra . . .</b>                                                                                                  |                    |                     | <b>210</b> | <b>100</b>   |                    |                     |        |              |                                        |            |                                         |            |             |            |           |            |

## PROSPETTO N° 10.

## Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875

(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI              | Anno 1876           |             |                         |                                         | Anno 1875           |             |                         |                                         | Differenza nel 1876     |   |             |   |                             |            |                                                     |            |           |
|------------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|---|-------------|---|-----------------------------|------------|-----------------------------------------------------|------------|-----------|
|                                          | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | sul numero dei convogli |   |             |   | sui convogli-<br>chilometro |            | sulla<br>percorrenza<br>media<br>di un<br>convoglio |            |           |
|                                          | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale                  |   | Giornaliero |   | in<br>più                   | in<br>meno | in<br>più                                           | in<br>meno | in<br>più |
|                                          |                     |             | in più                  | in meno                                 |                     |             | in più                  | in meno                                 |                         |   |             |   |                             |            |                                                     |            |           |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci | 712                 | 2           | 22,784                  | Chil.                                   | 32                  | "           | "                       | "                                       | "                       | " | "           | " | "                           | "          | "                                                   | "          | "         |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . . | "                   | "           | "                       | "                                       | "                   | "           | "                       | "                                       | "                       | " | "           | " | "                           | "          | "                                                   | "          | "         |
| Totale e medie generali . . . . .        | 712                 | 2           | 22,784                  | 32                                      | "                   | "           | "                       | "                                       | "                       | " | "           | " | "                           | "          | "                                                   | "          | "         |

## PROSPETTO N° 11.

## Composizione dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875.

(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                    | Anno 1876  |         |        | Anno 1875  |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|---------------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                             | Locomotive | Vetture | Vagoni | Locomotive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                             |            |         |        |            |         |        | in più                      | in meno | in più                   | in meno | in più                | in meno |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci N° | 1          | 4       | 4      | "          | "       | "      | "                           | "       | "                        | "       | "                     | "       |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . .    | "          | "       | "      | "          | "       | "      | "                           | "       | "                        | "       | "                     | "       |
| Medie generali . . . N°                     | 1          | 4       | 4      | "          | "       | "      | "                           | "       | "                        | "       | "                     | "       |

## PROSPETTO N° 12.

## Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876                  |                                     |                                                            | Anno 1875                  |                                     |                                                            | Differenza nel 1876                              |         |                                          |         |                                                                |         |
|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | sulla<br>quantità<br>di materiale<br>in servizio |         | sul totale<br>dei chilometri<br>percorsi |         | sul percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo |         |
|                                     |                            |                                     |                                                            |                            |                                     |                                                            | in più                                           | in meno | in più                                   | in meno | in più                                                         | in meno |
| Locomotive . . . . .                | Num.<br>2 (a)              | 22,880                              | Chil.<br>11,440                                            | "                          | "                                   | "                                                          | "                                                | "       | "                                        | "       | "                                                              | "       |
| Vetture . . . . .                   | 22                         | 113,920                             | 5,178                                                      | "                          | "                                   | "                                                          | "                                                | "       | "                                        | "       | "                                                              | "       |
| Vagoni . . . . .                    | 35                         | 107,503                             | 3,072                                                      | "                          | "                                   | "                                                          | "                                                | "       | "                                        | "       | "                                                              | "       |

(a) Nel prospetto N° 2 è indicato che la Società possiede locomotive n° 4 e vetture n° 22. Però effettivamente prestano servizio solo 2 locomotive e 22 vetture come è indicato in questo prospetto, ed in base alle quali sono calcolati i rispettivi percorsi.

## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| INDICAZIONE DELLE SPESE                                                                    | Spesa nel 1876   |                                | Spesa nel 1875 |                                | Differenza nel 1876 |         |                                            |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------------------|---------|
|                                                                                            | Totale           | Per convoglio-chilometro utile | Totale         | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |         | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |         |
|                                                                                            |                  |                                |                |                                | in più              | in meno | in più                                     | in meno |
|                                                                                            | Lire C.          | Lire C.                        | Lire C.        | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                    | Lire C. |
| 1. Spese generali e stipendi del personale superiore . . . . .                             | 3,180 "          | 0 139                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 2. Stipendi e paghe ai capi deposito, macchinisti, fuochisti e personale rimesse . . . . . | 3,212 71         | 0 140                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 3. Premi per economie e percorrenze regolari . . . . .                                     | 549 81           | 0 024                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 4. Combustibile, untura delle macchine ed illuminazione delle medesime . . .               | 7,303 62         | 0 320                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 5. Alimentazione delle macchine . . . . .                                                  | 256 60           | 0 011                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 6. Pulitura delle macchine e manutenzione occorrente . . . . .                             | 27 30            | 0 001                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 7. Pulitura e manutenzione occorrente dei veicoli . . . . .                                | 47 50            | 0 002                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 8. Manutenzione e riparazione delle macchine . . . . .                                     | 369 23           | 0 016                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 9. Manutenzione e riparazione dei veicoli . . . . .                                        | 1,663 20         | 0 073                          | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 10. Manutenzione e rinnovo del mobilio ed attrezzi . . . . .                               | "                | "                              | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| 11. Manutenzione e riparazione della rimessa locomotive . . . . .                          | "                | "                              | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |
| <b>Totali . . .</b>                                                                        | <b>16,609 07</b> | <b>0 726</b>                   | "              | "                              | "                   | "       | "                                          | "       |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo nel 1875.**

(FERROVIA VICENZA-SCHIO)

| INDICAZIONE<br>DELLE MATERIE<br>CONSUMATE | Anno 1876   |                           |                          | Anno 1875   |                           |                          | Differenza nel 1876 |         |                             |         |                          |         |
|-------------------------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|---------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|
|                                           | Totale      | Consumo per percorrenza   |                          | Totale      | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |         | sul consumo per percorrenza |         |                          |         |
|                                           |             | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |             | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |         | per locomotiva-chilometro   |         | per convoglio-chilometro |         |
|                                           |             |                           |                          |             |                           |                          | in più              | in meno | in più                      | in meno | in più                   | in meno |
|                                           | Chilogrammi | Chilogrammi               | Chilogrammi              | Chilogrammi | Chilogrammi               | Chilogrammi              | Chil.               | Chil.   | Chil.                       | Chil.   | Chil.                    | Chil.   |
| Carbon fossile . . . . .                  | 165,076     | 6 "                       | 7 220                    | "           | "                         | "                        | "                   | "       | "                           | "       | "                        | "       |
| Olio . . . . .                            | 1,073       | 0 03                      | 0 047                    | "           | "                         | "                        | "                   | "       | "                           | "       | "                        | "       |







**H. — Ferrovia Torino-Rivoli.**

## PROSPETTO N° 1.

Lunghezze delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876, e confronto con quelle in esercizio al 31 dicembre 1875.

(FERROVIA TORINO-RIVOLI, a scartamento ridotto)

| Numero d'ordine | INDICAZIONE DELLE LINEE | Lunghezze effettive in esercizio |                           |                        | <i>Annotazioni</i> |
|-----------------|-------------------------|----------------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------|
|                 |                         | al 31<br>dicembre<br>1876        | al 31<br>dicembre<br>1875 | Aumento<br>nel<br>1876 |                    |
| 1               | Torino-Rivoli .....     | Chil.<br>12                      | Chil.<br>12               | Chil.<br>"             |                    |

Materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1876, e confronto con quello in servizio e costruzione al 31 dicembre 1875.

(FERROVIA TORINO-RIVOLI)

| INDICAZIONE DEL MATERIALE                   | ANNO 1876   |                |           | ANNO 1875   |                |           | DIFFERENZE NEL 1876       |          |                              |          |            |          |
|---------------------------------------------|-------------|----------------|-----------|-------------|----------------|-----------|---------------------------|----------|------------------------------|----------|------------|----------|
|                                             | in servizio | in costruzione | TOTALE    | in servizio | in costruzione | TOTALE    | sul materiale in servizio |          | sul materiale in costruzione |          | sul totale |          |
|                                             |             |                |           |             |                |           | in più                    | in meno  | in più                       | in meno  | in più     | in meno  |
|                                             |             |                |           |             |                |           |                           |          |                              |          |            |          |
| <b>Macchine-locomotive.</b>                 |             |                |           |             |                |           |                           |          |                              |          |            |          |
| Locomotive .....                            | 4           | "              | 4         | 4           | "              | 4         | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| <b>Veiture da viaggiatori.</b>              |             |                |           |             |                |           |                           |          |                              |          |            |          |
| Veiture di 1ª classe .....                  | 4           | 3              | 7         | 4           | "              | 4         | "                         | "        | 3                            | "        | 3          | "        |
| Id. di 2ª classe .....                      | 16          | "              | 16        | 16          | "              | 16        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| Id. miste di 1ª e 2ª classe .....           | 10          | "              | 10        | 10          | "              | 10        | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| <b>Totali ... N°</b>                        | <b>30</b>   | <b>3</b>       | <b>33</b> | <b>30</b>   | <b>"</b>       | <b>30</b> | <b>"</b>                  | <b>"</b> | <b>3</b>                     | <b>"</b> | <b>3</b>   | <b>"</b> |
| <b>Vagoni da merci, bestiame e diversi.</b> |             |                |           |             |                |           |                           |          |                              |          |            |          |
| Vagoni bagagli e merci .....                | 3           | "              | 3         | 3           | "              | 3         | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| Id. piatti da merci .....                   | 2           | "              | 2         | 2           | "              | 2         | "                         | "        | "                            | "        | "          | "        |
| <b>Totali ... N°</b>                        | <b>5</b>    | <b>"</b>       | <b>5</b>  | <b>5</b>    | <b>"</b>       | <b>5</b>  | <b>"</b>                  | <b>"</b> | <b>"</b>                     | <b>"</b> | <b>"</b>   | <b>"</b> |

PROSPETTO N° 3.

## Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per convoglio-

(FERROVIA)

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                  | LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATE |                |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------|----------------------------|----------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876 | nell'anno 1876             | nell'anno 1875 |
| Chilometri                                | Chilometri          | Chilometri       | Chilometri                 | Chilometri     |
| 12                                        | 12                  | "                | 12                         | 12             |

I. -

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI              | Anno 1876         |                                    |                                |              | Anno              |                                    |
|----------------------------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------|------------------------------------|
|                                        | Totale            | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale            | Per chilometro di linea esercitata |
|                                        | L. C.             | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.             | L. C.                              |
| Viaggiatori . . . . .                  | 121,276 13        | 10,106 34                          | 1 788                          | 95 43        | 118,296 30        | 9,858 03                           |
| Trasporti a grande velocità . . . . .  | 705 99            | 58 84                              | 0 010                          | 0 56         | 928 98            | 77 41                              |
| Trasporti a piccola velocità . . . . . | 4,637 81          | 390 65                             | 0 070                          | 3 69         | 3,670 06          | 305 84                             |
| Prodotti diversi . . . . .             | 415 95            | 34 66                              | 0 006                          | 0 32         | "                 | "                                  |
| <b>Totali . . .</b>                    | <b>127,085 88</b> | <b>10,590 49</b>                   | <b>1 874</b>                   | <b>100 "</b> | <b>122,895 34</b> | <b>10,241 28</b>                   |

II. -

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                     | Anno 1876        |                                    |                                |              | Anno             |                                    |
|--------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------|------------------|------------------------------------|
|                                                              | Totale           | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento    | Totale           | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                              | L. C.            | L. C.                              | L. C.                          |              | L. C.            | L. C.                              |
| Quota spese generali dell'amministrazione centrale . . . . . | 7,804 30         | 650 36                             | 0 115                          | 10 87        | 7,725 15         | 643 76                             |
| Spese generali dell'esercizio . . . . .                      | 3,728 85         | 310 73                             | 0 055                          | 5 28         | 3,967 75         | 330 65                             |
| Traffico e movimento - Uffici centrali . . . . .             | "                | "                                  | "                              | "            | "                | "                                  |
| Spese per le stazioni . . . . .                              | 7,653 50         | 637 79                             | 0 113                          | 10 66        | 7,358 90         | 613 24                             |
| Spese per i convogli . . . . .                               | 7,964 70         | 663 72                             | 0 117                          | 11 09        | 8,880 25         | 740 02                             |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali . . . . .      | "                | "                                  | "                              | "            | "                | "                                  |
| Spese per trazione . . . . .                                 | 22,707 65        | 1,892 30                           | 0 335                          | 31 64        | 21,961 10        | 1,830 09                           |
| Spese per materiale mobile . . . . .                         | 1,833 15         | 152 77                             | 0 027                          | 2 55         | 1,540 20         | 128 75                             |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali . . . . .        | "                | "                                  | "                              | "            | "                | "                                  |
| Spese di manutenzione e sorveglianza della via . . . . .     | 12,715 80        | 1,059 65                           | 0 188                          | 17 72        | 12,003 25        | 1,000 27                           |
| Manutenzione dei fabbricati . . . . .                        | "                | "                                  | "                              | "            | "                | "                                  |
| Spese generali dei magazzini . . . . .                       | 7,352 45         | 612 71                             | 0 108                          | 10 24        | 7,110 95         | 592 58                             |
| <b>Totali . . .</b>                                          | <b>71,760 40</b> | <b>5,980 03</b>                    | <b>1 058</b>                   | <b>100 "</b> | <b>70,547 55</b> | <b>5,878 96</b>                    |

## chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

TOBINO-RIVOLI)

| Aumento nel 1876 | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                |                     |         |
|------------------|---------------------------|----------------|---------------------|---------|
|                  | nell'anno 1876            | nell'anno 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                  |                           |                | in più              | in meno |
| Chilometri       | 67,812                    | 67,320         | 492                 | "       |

## Prodotti.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                 |         |                                             |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sul prodotto per chilometro di linea esercitata |         | sul prodotto per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                          | in meno | in più                                      | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                           | L. C.   | L. C.                                       | L. C.   |           |         |
| 1 757                          | 96 25     | 2,979 83            | "       | 248 31                                          | "       | 0 031                                       | "       | "         | 0 82    |
| 0 013                          | 0 75      | "                   | 222 99  | "                                               | 18 57   | "                                           | 0 003   | "         | 0 19    |
| 0 055                          | 3 "       | 1,017 75            | "       | 84 81                                           | "       | 0 015                                       | "       | 0 69      | "       |
| "                              | "         | 415 95              | "       | 34 66                                           | "       | 0 006                                       | "       | 0 32      | "       |
| 1 825                          | 100 "     | 4,190 54            | "       | 349 21                                          | "       | 0 049                                       | "       | "         | "       |

## Spese.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |         |                                                |         |                                            |         |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|---------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | sul totale          |         | sulle spese per chilometro di linea esercitata |         | sulle spese per convoglio-chilometro utile |         | per cento |         |
|                                |           | in più              | in meno | in più                                         | in meno | in più                                     | in meno | in più    | in meno |
| L. C.                          |           | L. C.               | L. C.   | L. C.                                          | L. C.   | L. C.                                      | L. C.   |           |         |
| 0 114                          | 10 95     | 79 15               | "       | 6 60                                           | "       | 0 001                                      | "       | "         | 0 08    |
| 0 059                          | 5 63      | "                   | 238 90  | "                                              | 19 92   | "                                          | 0 004   | "         | 0 40    |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 108                          | 10 43     | 294 60              | "       | 24 55                                          | "       | 0 005                                      | "       | 0 23      | "       |
| 0 130                          | 12 59     | "                   | 915 55  | "                                              | 76 30   | "                                          | 0 013   | "         | 1 50    |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 326                          | 31 13     | 746 55              | "       | 62 21                                          | "       | 0 009                                      | "       | 0 51      | "       |
| 0 023                          | 2 18      | 292 95              | "       | 24 42                                          | "       | 0 004                                      | "       | 0 37      | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 176                          | 17 01     | 712 55              | "       | 59 38                                          | "       | 0 012                                      | "       | 0 71      | "       |
| "                              | "         | "                   | "       | "                                              | "       | "                                          | "       | "         | "       |
| 0 104                          | 10 08     | 241 50              | "       | 20 13                                          | "       | 0 004                                      | "       | 0 16      | "       |
| 1 040                          | 100 "     | 1,212 85            | "       | 101 07                                         | "       | 0 018                                      | "       | "         | "       |

## PROSPETTO N° 4.

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori pel 1876

(FERROVIA TORIN

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |          |              |                               |         |           |         | PRODOTTO   |              |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|----------|--------------|-------------------------------|---------|-----------|---------|------------|--------------|
|                                                       | nel 1876                                   |              | nel 1875 |              | Differenza nell'anno 1876     |         |           |         | nel 1876   |              |
|                                                       | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità | Per<br>cento | sul numero<br>dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità   | Per<br>cento |
|                                                       |                                            |              |          |              | in più                        | in meno | in più    | in meno |            |              |
|                                                       | Numero                                     |              | Numero   |              | Numero                        | Numero  |           |         | Lire C.    |              |
| 1 <sup>a</sup> classe .....                           | 53,897                                     | 17 72        | 53,605   | 17 64        | 292                           | "       | 0 08      | "       | 30,308 40  | 24 99        |
| 2 <sup>a</sup> classe .....                           | 250,252                                    | 82 28        | 250,223  | 82 36        | 29                            | "       | "         | 0 08    | 90,967 73  | 75 01        |
| 3 <sup>a</sup> classe .....                           | "                                          | "            | "        | "            | "                             | "       | "         | "       | "          | "            |
| 4 <sup>a</sup> classe .....                           | "                                          | "            | "        | "            | "                             | "       | "         | "       | "          | "            |
| Totali ...                                            | 304,149                                    | 100 "        | 303,828  | 100 "        | 321                           | "       | "         | "       | 121,276 13 | 100 "        |

## PROSPETTO N° 5.

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno 1876

(FERROVIA TORIN

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |            |                     |            |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                    | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                    |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                    | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| 1 <sup>a</sup> classe .....                        | 10                                    | 10         | "                   | "          |
| 2 <sup>a</sup> classe .....                        | 9                                     | 9          | "                   | "          |

e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TORINO-RIVOLI)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |            |           |                              |            |           |         |
|-------------------------------------|-----------|------------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|------------|-----------|------------------------------|------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876    |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875   |           | Differenza nell'anno 1876    |            |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità   | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |            | per cento |         |
|                                     |           | in più                       | in meno | in più    | in meno |                                              |           |            |           | in più                       | in meno    | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                      | Lire C. |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri |           | Chilometri                   | Chilometri |           |         |
| 28,145 20                           | 23 79     | 2,163 20                     | "       | 1 20      | "       | 548,070                                      | 18 88     | 546,664    | 18 86     | 1,406                        | "          | 0 02      | "       |
| 90,151 10                           | 76 21     | 816 63                       | "       | "         | 1 20    | 2,354,488                                    | 81 12     | 2,352,164  | 81 14     | 2,324                        | "          | "         | 0 02    |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | "                                            | "         | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| "                                   | "         | "                            | "       | "         | "       | "                                            | "         | "          | "         | "                            | "          | "         | "       |
| 118,296 30                          | 100 "     | 2,979 83                     | "       | "         | "       | 2,902,568                                    | 100 "     | 2,898,828  | 100 "     | 3,730                        | "          | "         | "       |

1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TORINO-RIVOLI)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 0 562                            | 0 525    | 0 037               | "       | 0 042                                           | 0 040    | 0 002               | "       |
| 0 363                            | 0 360    | 0 003               | "       |                                                 |          |                     |         |



## PROSPETTO N° 6.

## Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(FERROVIA

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |                     |              |                               |                 |           |         | PRODOTTO            |              |
|-------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|---------------------|--------------|-------------------------------|-----------------|-----------|---------|---------------------|--------------|
|                                                 | nel 1876                                   |              | nel 1875            |              | Differenza nell'anno 1876     |                 |           |         | nel 1876            |              |
|                                                 | Quantità                                   | Per<br>cento | Quantità            | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci |                 | per cento |         | Quantità            | Per<br>cento |
|                                                 |                                            |              |                     |              | in più                        | in meno         | in più    | in meno |                     |              |
| Classe unica . . . . .                          | Tonnellate<br>2,072                        | 100 "        | Tonnellate<br>1,677 | 100 "        | Tonnellate<br>395             | Tonnellate<br>" | "         | "       | Lire C.<br>4,687 81 | 100 "        |

## PROSPETTO N° 7.

## Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola

(FERROVIA

| INDICAZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |                  |                     |                 |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------|---------------------|-----------------|
|                                                         | nel 1876                              | nel 1875         | Differenza nel 1876 |                 |
|                                                         |                                       |                  | in più              | in meno         |
| A pagamento ordinario . . . . .                         | Chilometri<br>11                      | Chilometri<br>10 | Chilometri<br>1     | Chilometri<br>" |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TORINO-RIVOLI)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |               |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|---------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |         |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875      |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |         | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità      | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno | in più    | in meno |                                              |           |               |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire C.                             |           | Lire C.                   | Lire C. |           |         | Tonn.-Chilom.                                |           | Tonn.-Chilom. |           | Tonn.-Chil.               | Tonn.-Chil. |           |         |
| 3,670 06                            | 100 "     | 1,017 75                  | "       | "         | "       | 22,989                                       | 100 "     | 18,387        | 100 "     | 4,602                     | "           | "         | "       |

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(TORINO-RIVOLI)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire C.                          | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                         | Lire C.  | Lire C.             | Lire C. |
| 2 261                            | 2 189    | 0 072               | "       | 0 090                                           | 0 091    | "                   | 0 001   |

## PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIA TORINO-RIVOLI)

| DISTINZIONI DELLE MERCI PER NATURA          | Anno 1876            |                     | Anno 1875            |           | Differenze nel 1876                    |         |           |         |      |
|---------------------------------------------|----------------------|---------------------|----------------------|-----------|----------------------------------------|---------|-----------|---------|------|
|                                             | Quintali trasportati | Per cento           | Quintali trasportati | Per cento | sulla quantità delle merci trasportate |         | per cento |         |      |
|                                             |                      |                     |                      |           | in più                                 | in meno | in più    | in meno |      |
| Bevande e spiriti . . . . .                 | 202                  | 0 99                | 198                  | 1 17      | 4                                      | "       | "         | 0 18    |      |
| Cereali e farine . . . . .                  | 3,297                | 15 90               | 3,011                | 17 94     | 286                                    | "       | "         | 2 04    |      |
| Concimi naturali . . . . .                  | 14                   | 0 07                | 17                   | 0 01      | "                                      | 3       | 0 06      | "       |      |
| Derrate . . . . .                           | Alimentari . . . . . | 520                 | 2 50                 | 441       | 2 63                                   | 79      | "         | "       | 0 13 |
|                                             |                      | Coloniali . . . . . | 632                  | 3 06      | 502                                    | 2 99    | 130       | "       | 0 07 |
| Filati e tessuti . . . . .                  | 101                  | 0 49                | 98                   | 0 58      | 3                                      | "       | "         | 0 09    |      |
| Materiali da costruzione . . . . .          | 6,849                | 33 04               | 4,970                | 29 63     | 1,879                                  | "       | 3 41      | "       |      |
| Metalli lavorati . . . . .                  | 216                  | 1 04                | 140                  | 0 83      | 76                                     | "       | 0 21      | "       |      |
| Prodotti minerali . . . . .                 | 29                   | 0 14                | 17                   | 0 01      | 12                                     | "       | 0 13      | "       |      |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . . | 1,932                | 9 34                | 1,025                | 6 10      | 907                                    | "       | 3 24      | "       |      |
| Stracci ed avanzi . . . . .                 | 47                   | 0 24                | 42                   | 0 26      | 5                                      | "       | "         | 0 02    |      |
| Merci diverse . . . . .                     | 6,800                | 32 80               | 6,220                | 37 28     | 580                                    | "       | "         | 4 48    |      |
| Sali e tabacchi . . . . .                   | 21                   | 0 10                | 30                   | 0 18      | "                                      | 9       | "         | 0 08    |      |
| Bozzoli . . . . .                           | 61                   | 0 29                | 66                   | 0 39      | "                                      | 5       | "         | 0 10    |      |
| Totale . . . . .                            | 20,721               | 100 "               | 16,777               | 100 "     | 3,944                                  | "       | "         | "       |      |

## PROSPETTO N° 9.

**Particolari per classe del movimento del bestiame a grande e piccola velocità nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(FERROVIA TORINO-RIVOLI)

| INDICAZIONI<br>DEL BESTIAME<br>trasportato | Anno 1876       |                  |        |           | Anno 1875       |                  |        |           | Differenze nel 1876              |         |                                   |         |             |         |           |         |
|--------------------------------------------|-----------------|------------------|--------|-----------|-----------------|------------------|--------|-----------|----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-------------|---------|-----------|---------|
|                                            | Grande velocità | Piccola velocità | Totale | Per cento | Grande velocità | Piccola velocità | Totale | Per cento | su i trasporti a grande velocità |         | su i trasporti a piccola velocità |         | su i totali |         | per cento |         |
|                                            |                 |                  |        |           |                 |                  |        |           | in più                           | in meno | in più                            | in meno | in più      | in meno | in più    | in meno |
| Bestiame grosso . . . . .                  | Num.            | 11               | 11     | 4 21      | Num.            | 15               | 15     | 6 36      | Num.                             | Num.    | Num.                              | 4       | Num.        | 4       | Num.      | 2 15    |
| Bestiame piccolo . . . . .                 | Num.            | 250              | 250    | 95 79     | Num.            | 227              | 227    | 93 64     | Num.                             | Num.    | 23                                | Num.    | 23          | Num.    | 2 15      | Num.    |
| Totale . . . . .                           | Num.            | 261              | 261    | 100 "     | Num.            | 242              | 242    | 100 "     | Num.                             | Num.    | 19                                | Num.    | 19          | Num.    | Num.      | Num.    |

## PROSPETTO N° 10.

## Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIA TORINO-RIVOLI)

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI | Anno 1876           |             |                         |                                         | Anno 1875           |             |                         |                                         | Differenza nel 1876     |   |             |   |                             |            |                                                     |            |           |
|-----------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|---|-------------|---|-----------------------------|------------|-----------------------------------------------------|------------|-----------|
|                             | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-<br>chilometro | Percorrenza<br>media<br>di un convoglio | sul numero dei convogli |   |             |   | sui convogli-<br>chilometro |            | sulla<br>percorrenza<br>media<br>di un<br>convoglio |            |           |
|                             | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale              | Giornaliero |                         |                                         | Totale                  |   | Giornaliero |   | in<br>più                   | in<br>meno | in<br>più                                           | in<br>meno | in<br>più |
|                             |                     |             | in più                  | in meno                                 |                     |             | in più                  | in meno                                 |                         |   |             |   |                             |            |                                                     |            |           |
| Convogli in totale. . .     | 5,651               | 15 44       | 67,812                  | 12                                      | 5,610               | 15 37       | 67,320                  | 12                                      | 41                      | " | 0 07        | " | 492                         | "          | "                                                   | "          | "         |
|                             |                     |             | Chil.                   |                                         |                     |             | Chil.                   |                                         |                         |   |             |   |                             |            |                                                     | Chil.      | Chil.     |

## PROSPETTO N° 11.

## Composizione dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875.

(FERROVIA TORINO-RIVOLI)

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                 | Anno 1876       |         |        | Anno 1875       |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|------------------------------------------|-----------------|---------|--------|-----------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                          | Loco-<br>motive | Vetture | Vagoni | Loco-<br>motive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                          |                 |         |        |                 |         |        | in più                      | in meno | in più                   | in meno | in più                | in meno |
| Convogli misti di viaggiatori e merci N° | 1 01            | 5 72    | 1 36   | 1 02            | 4 96    | 1 10   | "                           | 0 01    | 0 76                     | "       | 0 26                  | "       |

## PROSPETTO N° 12.

## Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(FERROVIA TORINO-RIVOLI)

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876                  |                                     |                                                            | Anno 1875                  |                                     |                                                            | Differenza nel 1876                              |         |                                          |         |                                                                |         |
|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | Quantità<br>in<br>servizio | Chilometri<br>percorsi<br>in totale | Percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo | sulla<br>quantità<br>di materiale<br>in servizio |         | sul totale<br>dei chilometri<br>percorsi |         | sul percorso<br>medio<br>per<br>locomotiva<br>e per<br>veicolo |         |
|                                     |                            |                                     |                                                            |                            |                                     |                                                            | in più                                           | in meno | in più                                   | in meno | in più                                                         | in meno |
|                                     | Num.                       | Chil.                               | Chil.                                                      | Num.                       | Chil.                               | Chil.                                                      | Num.                                             | Num.    |                                          |         | Chil.                                                          | Chil.   |
| Locomotive . . . . .                | 4                          | 68,672                              | 17,168                                                     | 4                          | 68,720                              | 17,180                                                     | "                                                | "       | "                                        | 48      | "                                                              | 12      |
| Vetture . . . . .                   | 30                         | 388,045                             | 12,934                                                     | 30                         | 334,053                             | 11,135                                                     | "                                                | "       | 53,992                                   | "       | 1,799                                                          | "       |
| Vagoni. . . . .                     | 5                          | 92,196                              | 18,439                                                     | 5                          | 73,774                              | 14,755                                                     | "                                                | "       | 18,422                                   | "       | 3,684                                                          | "       |

## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(FERROVIA TORINO-RIVOLI)

| INDICAZIONE DELLE SPESE                                                      | Spesa nel 1876   |                                | Spesa nel 1875   |                                | Differenza nel 1876 |          |                                            |          |
|------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------|------------------|--------------------------------|---------------------|----------|--------------------------------------------|----------|
|                                                                              | Totale           | Per convoglio-chilometro utile | Totale           | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |          | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |          |
|                                                                              |                  |                                |                  |                                | in più              | in meno  | in più                                     | in meno  |
|                                                                              | Lire C.          | Lire C.                        | Lire C.          | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C.  | Lire C.                                    | Lire C.  |
| 1. Stipendi e paghe ai macchinisti e fuochisti, e personale rimesse. . . . . | 6,273 "          | 0 092                          | 6,124 70         | 0 091                          | 148 30              | "        | 0 001                                      | "        |
| 2. Combustibile, untura delle macchine ed illuminazione delle medesime . . . | 22,707 65        | 0 335                          | 21,961 10        | 0 326                          | 746 55              | "        | 0 009                                      | "        |
| 3. Alimentazione delle macchine . . . . .                                    | 426 "            | 0 006                          | 426 "            | 0 007                          | "                   | "        | "                                          | 0 001    |
| 4. Pulitura, manutenzione e riparazione al materiale mobile. . . . .         | 7,091 05         | 0 105                          | 6,495 05         | 0 096                          | 596 "               | "        | 0 005                                      | "        |
| <b>Totali . . .</b>                                                          | <b>36,497 70</b> | <b>0 538</b>                   | <b>35,006 85</b> | <b>0 520</b>                   | <b>1,490 85</b>     | <b>"</b> | <b>0 014</b>                               | <b>"</b> |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo nel 1875.**

(FERROVIA TORINO-RIVOLI)

| INDICAZIONE<br>DELLE MATERIE<br>CONSUMATE | Anno 1876   |                           |                          | Anno 1875   |                           |                          | Differenza nel 1876 |         |                             |         |                          |         |
|-------------------------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|---------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|
|                                           | Totale      | Consumo per percorrenza   |                          | Totale      | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |         | sul consumo per percorrenza |         |                          |         |
|                                           |             | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |             | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |         | per locomotiva-chilometro   |         | per convoglio-chilometro |         |
|                                           |             |                           |                          |             |                           |                          | in più              | in meno | in più                      | in meno | in più                   | in meno |
| Chilogrammi                               | Chilogrammi | Chilogrammi               | Chilogrammi              | Chilogrammi | Chilogrammi               | Chil.                    | Chil.               | Chil.   | Chil.                       | Chil.   | Chil.                    |         |
| Carbone . . . . .                         | 310,960     | 4 530                     | 4 586                    | 315,000     | 4 584                     | 4 679                    | "                   | 4,040   | "                           | 0 054   | "                        | 0 093   |
| Olio e grassi . . . . .                   | 3,675       | 0 053                     | 0 054                    | 3,800       | 0 055                     | 0 056                    | "                   | 125     | "                           | 0 002   | "                        | 0 002   |





## I. — Reti riunite.

---

NB. — *Pei prospetti n° 1 e n° 2, relativi; il primo alla lunghezza delle linee in esercizio al 31 dicembre 1876 ed il secondo al materiale mobile in servizio ed in costruzione alla data predetta, vedansi i prospetti A e B a pagine 230, 231, 232 e 233.*

---



**Prodotti e spese per chilometro di linee in esercizio e per**  
(RETI)

| LUNGHEZZA ASSOLUTA DELLE LINEE ESERCITATE |                     |                   | LUNGHEZZA MEDIA ESERCITATE |                    |
|-------------------------------------------|---------------------|-------------------|----------------------------|--------------------|
| al 31 dicembre 1876                       | al 31 dicembre 1875 | Aumento nel 1876  | nell'anno 1876             | nell'anno 1875     |
| Chilometri<br>7935                        | Chilometri<br>7675  | Chilometri<br>260 | Chilometri<br>7688         | Chilometri<br>7406 |

## I. —

| DESIGNAZIONE DEI PRODOTTI              | Anno 1876            |                                    |                                |            | Anno                 |                                    |
|----------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------|----------------------|------------------------------------|
|                                        | Totale               | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento  | Totale               | Per chilometro di linea esercitata |
|                                        | L. C.                | L. C.                              | L. C.                          |            | L. C.                | L. C.                              |
| Viaggiatori . . . . .                  | 68,123,234 "         | 8,861 "                            | 2 23                           | 45         | 68,280,327 "         | 9,219 "                            |
| Trasporti a grande velocità . . . . .  | 18,273,736 "         | 2,376 "                            | 0 60                           | 12         | 17,445,475 "         | 2,356 "                            |
| Trasporti a piccola velocità . . . . . | 64,374,045 "         | 8,373 "                            | 2 12                           | 42         | 59,021,082 "         | 7,969 "                            |
| Prodotti diversi . . . . .             | 1,656,734 "          | 216 "                              | 0 05                           | 1          | 1,164,432 "          | 157 "                              |
| <b>Totali . . .</b>                    | <b>152,427,749 "</b> | <b>19,826 "</b>                    | <b>5 "</b>                     | <b>100</b> | <b>145,911,316 "</b> | <b>19,701 "</b>                    |

## II. —

| DESIGNAZIONE DELLE SPESE                                     | Anno 1876            |                                    |                                |            | Anno                |                                    |
|--------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------|---------------------|------------------------------------|
|                                                              | Totale               | Per chilometro di linea esercitata | Per convoglio-chilometro utile | Per cento  | Totale              | Per chilometro di linea esercitata |
|                                                              | L. C.                | L. C.                              | L. C.                          |            | L. C.               | L. C.                              |
| Quota spese generali dell'amministrazione centrale . . . . . | 3,163,935 "          | 412 "                              | 0 10                           | 3          | 3,056,850 "         | 413 "                              |
| Spese generali dell'esercizio . . . . .                      | 4,158,585 "          | 541 "                              | 0 14                           | 4          | 3,389,974 "         | 458 "                              |
| Traffico e movimento - Uffici centrali . . . . .             | 1,769,517 "          | 230 "                              | 0 06                           | 2          | 1,581,190 "         | 214 "                              |
| Spese per le stazioni . . . . .                              | 23,640,973 "         | 3,075 "                            | 0 77                           | 24         | 21,190,265 "        | 2,861 "                            |
| Spese per i convogli . . . . .                               | 4,179,491 "          | 544 "                              | 0 13                           | 4          | 3,896,960 "         | 526 "                              |
| Trazione e materiale mobile - Uffici centrali . . . . .      | 1,525,635 "          | 198 "                              | 0 05                           | 1          | 1,350,754 "         | 182 "                              |
| Spese per trazione . . . . .                                 | 22,645,832 "         | 2,946 "                            | 0 74                           | 22         | 22,361,538 "        | 3,019 "                            |
| Spese per materiale mobile . . . . .                         | 12,070,881 "         | 1,570 "                            | 0 40                           | 12         | 11,201,437 "        | 1,512 "                            |
| Manutenzione della strada - Uffici centrali . . . . .        | 760,606 "            | 99 "                               | 0 03                           | 1          | 723,785 "           | 98 "                               |
| Spese di manutenzione e sorveglianza della via . . . . .     | 25,706,945 "         | 3,343 "                            | 0 84                           | 25         | 23,350,345 "        | 3,153 "                            |
| Manutenzione dei fabbricati . . . . .                        | 952,048 "            | 124 "                              | 0 03                           | 1          | 867,897 "           | 117 "                              |
| Spese generali dei magazzini . . . . .                       | 717,380 "            | 93 "                               | 0 03                           | 1          | 649,840 "           | 88 "                               |
| <b>Totali . . .</b>                                          | <b>101,291,828 "</b> | <b>13,175 "</b>                    | <b>3 32</b>                    | <b>100</b> | <b>93,620,835 "</b> | <b>12,641 "</b>                    |

convoglio chilometro utile nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

RIUNITE)

| Aumento nel 1876  | CONVOGLI-CHILOMETRI UTILI |                |                     |         |
|-------------------|---------------------------|----------------|---------------------|---------|
|                   | Nell'anno 1876            | Nell'anno 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                   |                           |                | in più              | in meno |
| Chilometri<br>282 | 30,472,751                | 28,686,221     | 1,786,530           | "       |

### Prodotti.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |                    |                                                 |                |                                             |               |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|---------------------------------------------|---------------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | Sul totale          |                    | Sul prodotto per chilometro di linea esercitata |                | Sul prodotto per convoglio-chilometro utile |               | per cento |         |
|                                |           | In più              | In meno            | In più                                          | In meno        | In più                                      | In meno       | In più    | In meno |
| L. C.<br>2 38                  | 47        | L. C.<br>"          | L. C.<br>157,093 " | L. C.<br>"                                      | L. C.<br>358 " | L. C.<br>"                                  | L. C.<br>0 15 | "         | 2       |
| 0 61                           | 12        | 823,261 "           | " "                | 20 "                                            | " "            | " "                                         | 0 01          | "         | "       |
| 2 05                           | 40        | 5,352,963 "         | " "                | 404 "                                           | " "            | 0 07                                        | " "           | 2         | "       |
| 0 04                           | 1         | 492,302 "           | " "                | 59 "                                            | " "            | 0 01                                        | " "           | "         | "       |
| 5 08                           | 100       | 6,516,433 "         | " "                | 125 "                                           | " "            | " "                                         | 0 08          | "         | "       |

### Spese.

| 1875                           |           | Differenze nel 1876 |            |                                                |              |                                            |               |           |         |
|--------------------------------|-----------|---------------------|------------|------------------------------------------------|--------------|--------------------------------------------|---------------|-----------|---------|
| Per convoglio-chilometro utile | Per cento | Sul totale          |            | Sulle spese per chilometro di linea esercitata |              | Sulle spese per convoglio-chilometro utile |               | per cento |         |
|                                |           | In più              | In meno    | In più                                         | In meno      | In più                                     | In meno       | In più    | In meno |
| L. C.<br>0 11                  | 3         | L. C.<br>107,085 "  | L. C.<br>" | L. C.<br>"                                     | L. C.<br>1 " | L. C.<br>"                                 | L. C.<br>0 01 | "         | "       |
| 0 12                           | 4         | 768,611 "           | " "        | 83 "                                           | " "          | 0 02                                       | " "           | "         | "       |
| 0 06                           | 2         | 188,327 "           | " "        | 16 "                                           | " "          | " "                                        | " "           | "         | "       |
| 0 73                           | 23        | 2,450,708 "         | " "        | 214 "                                          | " "          | 0 04                                       | " "           | 1         | "       |
| 0 13                           | 4         | 282,531 "           | " "        | 18 "                                           | " "          | " "                                        | " "           | "         | "       |
| 0 05                           | 1         | 174,881 "           | " "        | 16 "                                           | " "          | " "                                        | " "           | "         | "       |
| 0 78                           | 24        | 284,294 "           | " "        | " "                                            | 73 "         | " "                                        | 0 04          | "         | 2       |
| 0 39                           | 11        | 869,444 "           | " "        | 58 "                                           | " "          | 0 01                                       | " "           | 1         | "       |
| 0 03                           | 1         | 36,821 "            | " "        | 1 "                                            | " "          | " "                                        | " "           | "         | "       |
| 0 81                           | 25        | 2,356,600 "         | " "        | 190 "                                          | " "          | 0 03                                       | " "           | "         | "       |
| 0 08                           | 1         | 84,151 "            | " "        | 7 "                                            | " "          | " "                                        | " "           | "         | "       |
| 0 02                           | 1         | 67,540 "            | " "        | 5 "                                            | " "          | 0 01                                       | " "           | "         | "       |
| 3 26                           | 100       | 7,670,993 "         | " "        | 534 "                                          | " "          | 0 06                                       | " "           | "         | "       |

## PROSPETTO N° 4.

## Particolari del movimento e prodotto dei viaggiatori pel 1876

(RETI)

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI         | NUMERO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |            |           |                            |         |           |         | PRODOTTO   |           |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------|------------|-----------|----------------------------|---------|-----------|---------|------------|-----------|
|                                                               | nel 1876                                   |           | nel 1875   |           | Differenze nell'anno 1876  |         |           |         | nel 1876   |           |
|                                                               | Quantità                                   | Per cento | Quantità   | Per cento | sul numero dei viaggiatori |         | per cento |         | Quantità   | Per cento |
|                                                               |                                            |           |            |           | in più                     | in meno | in più    | in meno |            |           |
|                                                               | Numero                                     |           | Numero     |           | Numero                     | Numero  |           |         | Lire       |           |
| 1ª classe . . . . .                                           | 986,814                                    | 4         | 1,037,685  | 4         | "                          | 50,871  | "         | "       | 10,890,145 | 17        |
| 2ª classe . . . . .                                           | 4,620,840                                  | 17        | 4,582,313  | 17        | 38,527                     | "       | "         | "       | 19,695,076 | 30        |
| 3ª classe . . . . .                                           | 12,916,178                                 | 49        | 13,030,720 | 49        | "                          | 114,542 | "         | "       | 24,194,455 | 37        |
| 4ª classe a prezzi ridotti . . . . .                          | 8,014,308                                  | 30        | 7,738,222  | 30        | 276,066                    | "       | "         | "       | 9,866,654  | 16        |
| Comlessivo delle classi . . .                                 | 26,538,140                                 | 100       | 26,388,940 | 100       | 314,613                    | 165,413 | "         | "       | 64,646,330 | 100       |
| Militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato . . . . . | 1,537,927                                  | "         | 1,562,206  | "         | "                          | 24,279  | "         | "       | 3,476,904  | "         |
| Totali . . .                                                  | 28,076,067                                 | "         | 27,951,146 | "         | 124,921                    | "       | "         | "       | 68,123,234 | "         |

(1) La cifra di lire 428,418 è riferibile al prodotto dei soli viaggiatori di quarta classe, mentre l'analoga cifra pel 1876 è riferibile anche  
(2) Nella cifra 13,796,784 si comprende il percorso dei soli viaggiatori di quarta classe, mentre nell'analoga cifra pel 1876 è compreso

## PROSPETTO N° 5.

## Percorso e prodotto medio di un viaggiatore nell'anno

(RETI)

| INDICAZIONE DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI VIAGGIATORI | CHILOMETRI PERCORSI DA UN VIAGGIATORE |            |                     |            |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                    | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                    |                                       |            | in più              | in meno    |
|                                                    | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| 1ª classe . . . . .                                | 111                                   | 127        | "                   | 16         |
| 2ª classe . . . . .                                | 62                                    | 71         | "                   | 9          |
| 3ª classe . . . . .                                | 41                                    | 46         | "                   | 5          |
| A prezzi ridotti . . . . .                         | 24                                    | (1)        | "                   | "          |
| Militari ed altri per conto dello Stato . . . . .  | 130                                   | 134        | "                   | 4          |

(1) Non si espone il percorso medio di un viaggiatore di quarta classe od a prezzo ridotto, per la ragione che nel prospetto n° 4 il relativo  
(2) Non si espone il prodotto medio dei viaggiatori di quarta classe o a prezzi ridotti per la stessa ragione detta nella nota n° 1.

confronto con gli analoghi dati del 1875.

(RIUNITE)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                              |           |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                |           |                              |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|------------------------------|-----------|-----------|---------|----------------------------------------------|-----------|----------------|-----------|------------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenze nell'anno 1876    |           |           |         | nel 1876                                     |           | nel 1875       |           | Differenze nell'anno 1876    |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto dei viaggiatori |           | per cento |         | Quantità                                     | Per cento | Quantità       | Per cento | sul percorso dei viaggiatori |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                       | in meno   | in più    | in meno |                                              |           |                |           | in più                       | in meno     | in più    | in meno |
| Lire                                |           | Lire                         | Lire      |           |         | Chilometri                                   |           | Chilometri     |           | Chilometri                   | Chilometri  |           |         |
| 13,174,258                          | 20        | "                            | 2,284,113 | "         | 3       | 109,904,992                                  | 10        | 132,204,848    | 12        | "                            | 22,299,856  | "         | 2       |
| 22,851,151                          | 35        | "                            | 3,156,075 | "         | 5       | 287,459,739                                  | 25        | 327,139,958    | 30        | "                            | 39,680,219  | "         | 5       |
| 28,215,839                          | 45        | "                            | 4,021,384 | "         | 8       | 530,181,438                                  | 47        | 604,462,536    | 56        | "                            | 74,281,098  | "         | 9       |
| (1) 428,418                         | "         | "                            | "         | "         | 16      | 198,775,244                                  | 18        | (2) 13,796,784 | 2         | "                            | "           | "         | 16      |
| 64,669,666                          | 100       | "                            | 9,461,572 | "         | "       | 1,126,321,413                                | 100       | 1,077,604,126  | 100       | "                            | 136,261,173 | "         | "       |
| 3,610,661                           | "         | "                            | 133,757   | "         | "       | 200,256,445                                  | "         | 209,303,705    | "         | "                            | 9,047,260   | "         | "       |
| 68,280,327                          | "         | "                            | 9,595,329 | "         | "       | 1,326,577,858                                | "         | 1,286,907,831  | "         | "                            | 145,308,433 | "         | "       |

\* viaggiatori a prezzo ridotto. Pertanto non si è calcolata la differenza fra dette cifre.  
 anche il percorso dei viaggiatori a prezzo ridotto. Pertanto non si è calcolata la differenza fra dette due cifre.

1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(RIUNITE)

| PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UN VIAGGIATORE PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire                             | Lire     | Lire                | Lire    | Lire                                            | Lire     | Lire                | Lire    |
| 11 04                            | 13 "     | "                   | 1 96    |                                                 |          |                     |         |
| 4 26                             | 4 98     | "                   | 0 72    |                                                 |          |                     |         |
| 1 87                             | 2 16     | "                   | 0 29    | 0 05789                                         | 0 06001  | "                   | 0 00262 |
| 1 23                             | (2)      | "                   | "       |                                                 |          |                     |         |
| 2 26                             | 2 31     | "                   | 0 05    | 0 01736                                         | 0 01725  | 0 00011             | "       |

movimento è riferibile ai viaggiatori di quarta classe ed a prezzo ridotto, mentre il percorso è riferibile soltanto ai viaggiatori di quarta classe.

## PROSPETTO N° 6.

## Particolari del movimento e prodotto delle merci a piccola velocità

(RETI

| INDICAZIONE<br>DELLE DIVERSE CLASSI<br>DI MERCI | PESO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |              |            |              |                               |            |           |         | PRODOTTO          |              |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------|------------|--------------|-------------------------------|------------|-----------|---------|-------------------|--------------|
|                                                 | nel 1876                                 |              | nel 1875   |              | Differenza nell'anno 1876     |            |           |         | nel 1876          |              |
|                                                 | Quantità                                 | Per<br>cento | Quantità   | Per<br>cento | sulla quantità<br>delle merci |            | per cento |         | Quantità          | Per<br>cento |
|                                                 |                                          |              |            |              | in più                        | in meno    | in più    | in meno |                   |              |
|                                                 | Tonnellate                               |              | Tonnellate |              | Tonnellate                    | Tonnellate |           |         | Lire              |              |
| 1ª classe . . . . .                             | 116,091                                  | 2            | 114,702    | 2            | 1,389                         | "          | "         | "       | 3,156,670         | 5            |
| 2ª classe . . . . .                             | 87,546                                   | 1            | 85,894     | 1            | 1,652                         | "          | "         | "       | 1,868,270         | 3            |
| 3ª classe . . . . .                             | 222,407                                  | 3            | 199,914    | 3            | 22,493                        | "          | "         | "       | 3,063,834         | 5            |
| 4ª classe . . . . .                             | 261,709                                  | 4            | 248,021    | 4            | 13,688                        | "          | "         | "       | 3,677,407         | 6            |
| 5ª classe . . . . .                             | 1,112,543                                | 16           | 1,110,223  | 16           | 2,320                         | "          | "         | "       | 8,218,389         | 13           |
| 6ª classe . . . . .                             | 390,662                                  | 5            | 391,557    | 6            | "                             | 895        | "         | 1       | 2,262,760         | 4            |
| 7ª classe . . . . .                             | 407,967                                  | 6            | 437,696    | 7            | "                             | 29,729     | "         | 1       | 1,555,972         | 2            |
| Classi speciali . . . . .                       | 4,435,735                                | 62           | 4,113,517  | 60           | 322,218                       | "          | 2         | "       | 37,697,884        | 61           |
| Trasporti per conto dello Stato . .             | 115,862                                  | 1            | 102,985    | 1            | 12,877                        | "          | "         | "       | 957,931           | 1            |
| Totali . . .                                    | 7,150,522                                | 100          | 6,804,509  | 100          | 346,013                       | "          | "         | "       | 62,454,117<br>(2) | 100          |

(1) Non si espone il percorso e la proporzione fra loro delle diverse classi di merci a piccola velocità perchè non tutte le società ne hanno  
(2) I due totali dei prodotti delle merci a piccola velocità, anni 1876 e 1875, del presente prospetto, sono rispettivamente minori degli analoghi

## PROSPETTO N° 7.

## Percorso e prodotto medio di una tonnellata di merci a piccola

(RETI

| DISTINZIONE DELLE MERCI<br>SECONDO IL MODO DI PAGAMENTO | CHILOMETRI PERCORSI DA UNA TONNELLATA |            |                     |            |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|------------|
|                                                         | nel 1876                              | nel 1875   | Differenza nel 1876 |            |
|                                                         |                                       |            | in più              | in meno    |
| A pagamento ordinario . . . . .                         | Chilometri                            | Chilometri | Chilometri          | Chilometri |
| Per conto dello Stato . . . . .                         | 128 11                                | 120 61     | 7 50                | "          |

per l'anno 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(RIUNITE)

| E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |           |                           |         |           |         | PERCORSO E PROPORZIONE DELLE CLASSI FRA LORO |               |               |           |                           |             |           |         |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|---------|-----------|---------|----------------------------------------------|---------------|---------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|---------|
| nel 1875                            |           | Differenza nell'anno 1876 |         |           |         | nel 1876                                     |               | nel 1875      |           | Differenza nell'anno 1876 |             |           |         |
| Quantità                            | Per cento | sul prodotto delle merci  |         | per cento |         | Quantità (1)                                 | Per cento (1) | Quantità      | Per cento | sul percorso delle merci  |             | per cento |         |
|                                     |           | in più                    | in meno | in più    | in meno |                                              |               |               |           | in più                    | in meno     | in più    | in meno |
| Lire                                |           | Lire                      | Lire    |           |         | Tonn.-chilom.                                |               | Tonn.-chilom. |           | Tonn.-chil.               | Tonn.-chil. |           |         |
| 3,125,144                           | 5         | 31,526                    | "       | "         | "       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 1,786,966                           | 3         | 81,304                    | "       | "         | "       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 2,814,787                           | 5         | 249,047                   | "       | "         | "       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 3,407,968                           | 6         | 269,439                   | "       | "         | "       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 7,791,926                           | 14        | 421,463                   | "       | "         | 1       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 2,299,754                           | 4         | "                         | 36,994  | "         | "       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 1,589,470                           | 3         | "                         | 33,498  | "         | 1       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 33,761,239                          | 59        | 3,986,645                 | "       | 2         | "       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 772,837                             | 1         | 185,094                   | "       | "         | "       | "                                            | "             | "             | "         | "                         | "           | "         | "       |
| 57,350,091 (2)                      | 100       | 5,104,026                 | "       | "         | "       | 916,054,695                                  | 100           | 820,747,139   | 100       | 95,307,556                | "           | "         | "       |

tenuto conto distinto.

totali riportati nel prospetto n° 3, per la ragione che in quelli vi è compreso anche il prodotto del trasporto bestiame a piccola velocità.

velocità nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(RIUNITE)

| PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA |          |                     |         | PRODOTTO MEDIO DI UNA TONNELLATA PER CHILOMETRO |          |                     |         |
|----------------------------------|----------|---------------------|---------|-------------------------------------------------|----------|---------------------|---------|
| nel 1876                         | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         | nel 1876                                        | nel 1875 | Differenza nel 1876 |         |
|                                  |          | in più              | in meno |                                                 |          | in più              | in meno |
| Lire                             | Lire     | Lire                | Lire    | Lire                                            | Lire     | Lire                | Lire    |
| 8 73                             | 8 43     | 0 30                | "       | 0 06817                                         | 0 06987  | "                   | 0 00170 |

## PROSPETTO N° 8.

**Specificazione per natura delle merci a piccola velocità trasportate nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(RETI RIUNITE)

| DISTINZIONI DELLE MERCI PER NATURA          | Anno 1876                |                           | Anno 1875               |              | Differenze nel 1876                       |           |           |          |      |
|---------------------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------|-------------------------------------------|-----------|-----------|----------|------|
|                                             | Quintali<br>trasportati  | Per<br>cento              | Quintali<br>trasportati | Per<br>cento | sulle quantità<br>delle merci trasportate |           | per cento |          |      |
|                                             |                          |                           |                         |              | in più                                    | in meno   | in più    | in meno  |      |
| Bevande e spiriti . . . . .                 | 3,440,971                | 4 81                      | 3,211,787               | 4 72         | 229,184                                   | Quintali  | 0 09      | "        |      |
| Bitume e pece . . . . .                     | 448,788                  | 0 62                      | 416,153                 | 0 61         | 32,635                                    | "         | 0 01      | "        |      |
| Cereali e farine . . . . .                  | 14,703,132               | 20 57                     | 14,154,027              | 20 80        | 549,105                                   | "         | "         | 0 23     |      |
| Colori e materie coloranti . . . . .        | 705,253                  | 0 98                      | 596,496                 | 0 88         | 108,758                                   | "         | 0 10      | "        |      |
| Combustibili . . . . .                      | Carbon fossile . . . . . | 11,357,061                | 15 88                   | 9,921,535    | 14 58                                     | 1,435,526 | "         | 1 30     | "    |
|                                             |                          | Legno da ardere . . . . . | 2,647,850               | 3 71         | 2,472,449                                 | 3 63      | 175,401   | "        | 0 08 |
| Concimi . . . . .                           | 811,452                  | 1 14                      | 230,639                 | 0 34         | 580,813                                   | "         | 0 80      | "        |      |
| Derrate . . . . .                           | Alimentari . . . . .     | 1,767,082                 | 2 48                    | 1,469,322    | 2 16                                      | 297,760   | "         | 0 32     | "    |
|                                             |                          | Coloniali . . . . .       | 1,028,140               | 1 45         | 1,184,193                                 | 1 74      | "         | 156,053  | "    |
| Filati e tessuti . . . . .                  | 1,069,148                | 1 51                      | 917,795                 | 1 35         | 151,353                                   | "         | 0 16      | "        |      |
| Materiali da costruzione                    | Legnami . . . . .        | 6,364,267                 | 8 95                    | 6,428,482    | 9 45                                      | "         | 64,215    | "        | 0 50 |
|                                             |                          | Marmi e graniti . . . . . | 8,799,590               | 12 31        | 9,145,684                                 | 13 44     | "         | 346,094  | "    |
| Materie tessili greggie . . . . .           | 1,209,775                | 1 70                      | 1,343,816               | 1 97         | "                                         | 134,041   | "         | 0 27     |      |
| Metalli . . . . .                           | Greggi . . . . .         | 1,356,518                 | 1 90                    | 1,328,569    | 1 96                                      | 27,949    | "         | "        | 0 06 |
|                                             |                          | Lavorati . . . . .        | 2,551,331               | 3 43         | 2,335,467                                 | 3 43      | 215,864   | "        | "    |
| Minerali e prodotti minerali . . . . .      | 2,762,252                | 3 87                      | 2,937,920               | 4 32         | "                                         | 175,668   | "         | 0 45     |      |
| Prodotti animali . . . . .                  | 356,008                  | 0 50                      | 345,593                 | 0 51         | 10,415                                    | "         | "         | 0 01     |      |
| Prodotti chimico-industriali . . . . .      | 502,884                  | 0 71                      | 529,918                 | 0 78         | "                                         | 27,534    | "         | 0 07     |      |
| Prodotti materie grasse . . . . .           | 1,201,276                | 1 68                      | 1,289,459               | 1 89         | "                                         | 88,184    | "         | 0 21     |      |
| Prodotti vegetali . . . . .                 | 1,552,478                | 2 17                      | 1,521,055               | 2 23         | 31,423                                    | "         | "         | 0 06     |      |
| Stampati e carte . . . . .                  | 449,939                  | 0 63                      | 417,762                 | 0 62         | 32,177                                    | "         | 0 01      | "        |      |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . . | 546,201                  | 0 78                      | 552,326                 | 0 81         | "                                         | 6,125     | "         | 0 03     |      |
| Stracci ed avanzi . . . . .                 | 1,078,485                | 1 51                      | 1,077,060               | 1 58         | 1,425                                     | "         | "         | 0 07     |      |
| Merci diverse . . . . .                     | 1,872,594                | 2 62                      | 1,704,829               | 2 51         | 167,765                                   | "         | 0 11      | "        |      |
| Sali e tabacchi . . . . .                   | 2,406,601                | 3 37                      | 2,066,552               | 3 04         | 340,049                                   | "         | 0 33      | "        |      |
| Trasporti per conto del Governo . . . . .   | 449,065                  | 0 63                      | 371,643                 | 0 54         | 77,422                                    | "         | 0 09      | "        |      |
| Bozzoli . . . . .                           | 67,580                   | 0 09                      | 74,560                  | 0 11         | "                                         | 6,980     | "         | 0 02     |      |
| <b>Totali . . . . .</b>                     | <b>71,506,220</b>        | <b>100 "</b>              | <b>68,045,090</b>       | <b>100 "</b> | <b>3,460,130</b>                          | <b>"</b>  | <b>"</b>  | <b>"</b> |      |

## PROSPETTO N° 9.

**Particolari per classe del movimento del bestiame a grande e piccola velocità nel 1876  
e confronto con gli analoghi dati del 1875.**

(RETI RIUNITE)

| INDICAZIONE<br>DEL BESTIAME<br>trasportato                                                                                                                                    | Anno 1876          |                     |                  |              | Anno 1875          |                     |                  |              | Differenze nel 1876                   |            |                                        |            |                |            |           |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------|------------------|--------------|--------------------|---------------------|------------------|--------------|---------------------------------------|------------|----------------------------------------|------------|----------------|------------|-----------|------------|
|                                                                                                                                                                               | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale           | Per<br>cento | Grande<br>velocità | Piccola<br>velocità | Totale           | Per<br>cento | per trasporti<br>a grande<br>velocità |            | per trasporti<br>a piccola<br>velocità |            | su i totali    |            | per cento |            |
|                                                                                                                                                                               |                    |                     |                  |              |                    |                     |                  |              | in<br>più                             | in<br>meno | in<br>più                              | in<br>meno | in<br>più      | in<br>meno | in<br>più | in<br>meno |
| Bestiame grosso, cioè<br>cavalli, muli grossi,<br>puledri, bovi, tori,<br>vacche, pullini, gio-<br>venche, manze, vi-<br>telles e vilelloni, mu-<br>letti, porci grossi . . . | 332,827            | 196,414             | 529,241          | 28           | 262,962            | 153,118             | 416,080          | 28           | 69,865                                | "          | 43,296                                 | "          | 113,161        | "          | "         | "          |
| Bestiame piccolo, cioè<br>vitelli e porci mez-<br>zani e piccoli, mon-<br>toni, pecore, capre,<br>porcellini, capretti,<br>agnelli . . . . .                                  | 843,125            | 521,630             | 1,364,755        | 72           | 696,366            | 416,138             | 1,112,504        | 72           | 146,759                               | "          | 106,492                                | "          | 252,251        | "          | "         | "          |
| <b>Totali . . . . .</b>                                                                                                                                                       | <b>1,175,952</b>   | <b>718,044</b>      | <b>1,893,996</b> | <b>100</b>   | <b>959,328</b>     | <b>569,256</b>      | <b>1,528,584</b> | <b>100</b>   | <b>216,624</b>                        | <b>"</b>   | <b>148,788</b>                         | <b>"</b>   | <b>365,412</b> | <b>"</b>   | <b>"</b>  | <b>"</b>   |

## PROSPETTO N° 10.

Numero e percorrenza dei convogli effettuati nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(RETI RIUNITE).

| INDICAZIONE<br>DEI CONVOGLI              | Anno 1876           |                |                     |                                   | Anno 1875           |             |                     |                                   | Differenza nel 1876     |          |              |          |                         |          |                                         |          |
|------------------------------------------|---------------------|----------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------|-------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------|----------|--------------|----------|-------------------------|----------|-----------------------------------------|----------|
|                                          | Numero dei convogli |                | Convogli-chilometro | Percorrenza media di un convoglio | Numero dei convogli |             | Convogli-chilometro | Percorrenza media di un convoglio | sul numero dei convogli |          |              |          | sui convogli-chilometro |          | sulla percorrenza media di un convoglio |          |
|                                          | Totale              | Giornaliero    |                     |                                   | Totale              | Giornaliero |                     |                                   | Totale                  |          | Giornaliero  |          | in più                  | in meno  | in più                                  | in meno  |
|                                          |                     |                | in più              | in meno                           |                     |             | in più              | in meno                           |                         |          |              |          |                         |          |                                         |          |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci | 389,069             | 1064,95        | 30,472,751          | 78                                | 358,199             | 981         | 23,686,221          | 81                                | 30,870                  | "        | 83,95        | "        | 1,783,530               | "        | "                                       | 3        |
| Convogli di ghiaia e materiali           | 24,617              | 67,60          | 964,062             | 39                                | 20,966              | 57          | 823,891             | 39                                | 3,651                   | "        | 10,60        | "        | 135,171                 | "        | "                                       | "        |
| <b>Totali e medie generali</b>           | <b>413,686</b>      | <b>1132,55</b> | <b>31,436,813</b>   | <b>75</b>                         | <b>379,165</b>      | <b>1038</b> | <b>23,515,112</b>   | <b>78</b>                         | <b>34,521</b>           | <b>"</b> | <b>94,55</b> | <b>"</b> | <b>1,921,701</b>        | <b>"</b> | <b>"</b>                                | <b>3</b> |

## PROSPETTO N° 11.

Composizione media generale dei convogli nel 1876 e confronto con quella del 1875.

(RETI RIUNITE).

| INDICAZIONE DEI CONVOGLI                    | Anno 1876  |         |        | Anno 1875  |         |        | Differenza nel 1876         |         |                          |         |                       |         |
|---------------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------|---------|
|                                             | Locomotive | Vetture | Vagoni | Locomotive | Vetture | Vagoni | sul numero delle locomotive |         | sul numero delle vetture |         | sul numero dei vagoni |         |
|                                             |            |         |        |            |         |        | in più                      | in meno | in più                   | in meno | in più                | in meno |
| Convogli diretti, omnibus, misti e merci N° | 1 25       | 4 69    | 10 86  | 1 24       | 4 87    | 6 83   | 0 01                        | "       | "                        | 0 18    | 4 03                  | "       |
| Convogli di ghiaia e materiali . . . . . "  |            |         |        |            |         |        |                             |         |                          |         |                       |         |

NB. Nel calcolo delle vetture che hanno fatto parte della composizione media generale di un convoglio non si è tenuto conto dei convogli ghiaia e materiali.

## PROSPETTO N° 12.

Numero e percorrenza delle macchine e dei veicoli nel 1876 e confronto con gli analoghi dati del 1875.

(RETI RIUNITE).

| INDICAZIONE<br>DEL MATERIALE MOBILE | Anno 1876            |                               |                                             | Anno 1875            |                               |                                             | Differenza nel 1876                     |         |                                    |         |                                                 |         |
|-------------------------------------|----------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|----------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|---------|------------------------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|
|                                     | Quantità in servizio | Chilometri percorsi in totale | Percorso medio per locomotiva e per veicolo | Quantità in servizio | Chilometri percorsi in totale | Percorso medio per locomotiva e per veicolo | sulla quantità di materiale in servizio |         | sul totale dei chilometri percorsi |         | sul percorso medio per locomotiva e per veicolo |         |
|                                     |                      |                               |                                             |                      |                               |                                             | in più                                  | in meno | in più                             | in meno | in più                                          | in meno |
| Locomotive . . . . .                | Num. 1,305           | 39,475,859                    | Chil. 30,249                                | Num. 1,291           | 36,556,043                    | Chil. 28,316                                | 14                                      | "       | 2,919,816                          | "       | 1,933                                           | "       |
| Vetture . . . . .                   | 4,264                | 142,936,873                   | 33,522                                      | 4,192                | 139,776,574                   | 33,343                                      | 72                                      | "       | 3,160,299                          | "       | 179                                             | "       |
| Vagoni . . . . .                    | 22,569               | 341,406,062                   | 15,127                                      | 22,151               | 204,273,115                   | 13,736                                      | 418                                     | "       | 137,132,947                        | "       | 1,391                                           | "       |



## PROSPETTO N° 13.

**Spese per la trazione e riparazione del materiale mobile nel 1876  
e confronto con le analoghe spese fatte nel 1875.**

(RETI RIUNITE).

| Spesa nel 1876 |                                | Spesa nel 1875 |                                | Differenza nel 1876 |         |                                            |         | Osservazioni |
|----------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|---------------------|---------|--------------------------------------------|---------|--------------|
| Totale         | Per convoglio-chilometro utile | Totale         | Per convoglio-chilometro utile | sulla spesa totale  |         | sulla spesa per convoglio-chilometro utile |         |              |
|                |                                |                |                                | in più              | in meno | in più                                     | in meno |              |
| Lire C.        | Lire C.                        | Lire C.        | Lire C.                        | Lire C.             | Lire C. | Lire C.                                    | Lire C. |              |
| 36,242,348 "   | 1 18                           | 34,913,729 "   | 1 22                           | 1,328,619 "         | "       | "                                          | 0 04    |              |

## PROSPETTO N° 14.

**Consumo di carbone ed olio per le locomotive nel 1876 e confronto con l'analogo consumo del 1875.**

(RETI RIUNITE).

| INDICAZIONE<br>DELLE MATERIE<br>CONSUMATE | Anno 1876   |                           |                          | Anno 1875   |                           |                          | Differenza nel 1876 |         |                             |         |                          |         |
|-------------------------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|---------|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|
|                                           | Totale      | Consumo per percorrenza   |                          | Totale      | Consumo per percorrenza   |                          | sul totale          |         | sul consumo per percorrenza |         |                          |         |
|                                           |             | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |             | per locomotiva-chilometro | per convoglio-chilometro |                     |         | per locomotiva-chilometro   |         | per convoglio-chilometro |         |
|                                           |             |                           |                          |             |                           |                          | in più              | in meno | in più                      | in meno | in più                   | in meno |
| Chilogrammi                               | Chilogrammi | Chilogrammi               | Chilogrammi              | Chilogrammi | Chilogrammi               | Chil.                    | Chil.               | Chil.   | Chil.                       | Chil.   | Chil.                    |         |
| Carbon fossile . . . . .                  | 411,282,839 | 10 42                     | 13 49                    | 384,909,550 | 10 53                     | 13 42                    | 26,373,289          | "       | "                           | 0 11    | 0 07                     | "       |
| Olio . . . . .                            | 1,038,178   | 0 026                     | 0 034                    | 935,108     | 0 026                     | 0 033                    | 103,065             | "       | "                           | "       | 0 001                    | "       |

Accidenti e loro conseguenze negli anni 1876 e 1875.

(RETI RIUNITE)

| ANNO                           | ACCIDENTI E LORO CAUSE |                      |                               |                    |                        |                   |                              |                            |                               |                                 |                 |                               |                            |                       | EFFETTI DEGLI ACCIDENTI                 |                   |                             | MORTI        |      |       | FERITI |                                   |                        | MORTI   |                                   |                        |                                   |                                   |                        | FERITI              |                                   |                        |                                   |                                   |                        |                     |                                   |                        |                     |                                   |                        |                     |     |    |    |   |
|--------------------------------|------------------------|----------------------|-------------------------------|--------------------|------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------|-------------------------------|----------------------------|-----------------------|-----------------------------------------|-------------------|-----------------------------|--------------|------|-------|--------|-----------------------------------|------------------------|---------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------|---------------------|-----|----|----|---|
|                                | ACCIDENTI E LORO CAUSE |                      |                               |                    |                        |                   |                              |                            |                               |                                 |                 |                               |                            |                       | MORTI                                   |                   |                             | FERITI       |      |       | MORTI  |                                   |                        | FERITI  |                                   |                        | per causa di accidenti ferroviari |                                   | per propria imprudenza |                     | per tentati suicidi               |                        | per causa di accidenti ferroviari |                                   | per propria imprudenza |                     | per tentati suicidi               |                        |                     |                                   |                        |                     |     |    |    |   |
|                                | Influenze atmosferiche | Difetto della strada | Falsi segnali e false manovre | Ostacoli sulla via | Guasti alle locomotive | Guasti ai veicoli | Rotture d'assi di locomotive | Rotture d'assi dei veicoli | Rotture di cerchioni di ruote | Rotture di cerchioni di veicoli | Cadute da treni | Incontro di persone sulla via | Incendi dei treni in corsa | Incendi di fabbricati | Accidenti diversi e cause non accertate | Atti d'imprudenza | Suicidi tentati o consumati | Fuorviamento | Urti | Morti | Feriti | Per causa di accidenti ferroviari | Per propria imprudenza | Suicidi | Per causa di accidenti ferroviari | Per propria imprudenza | Per tentati suicidi               | Per causa di accidenti ferroviari | Per propria imprudenza | Per tentati suicidi | Per causa di accidenti ferroviari | Per propria imprudenza | Per tentati suicidi               | Per causa di accidenti ferroviari | Per propria imprudenza | Per tentati suicidi | per causa di accidenti ferroviari | per propria imprudenza | per tentati suicidi | per causa di accidenti ferroviari | per propria imprudenza | per tentati suicidi |     |    |    |   |
| 1876 . . . . .                 | 25                     | 112                  | 52                            | 250                | 1378                   | 167               | 23                           | 32                         | 6                             | 79                              | 131             | 53                            | 14                         | 892                   | 221                                     | 30                | 513                         | 201          | 170  | 530   | 21     | 119                               | 30                     | 314     | 211                               | 5                      | 20                                | 1                                 | 64                     | 55                  | 30                                | 288                    | 24                                | 2                                 | 147                    | 14                  | 50                                | 288                    | 24                  | 2                                 | 147                    | 14                  | 50  |    |    |   |
| 1875 . . . . .                 | 49                     | 81                   | 211                           | 241                | 1136                   | 333               | 4                            | 25                         | 5                             | 77                              | 4               | 63                            | 4                          | 1087                  | 75                                      | 45                | 527                         | 297          | 176  | 569   | 43     | 95                                | 38                     | 119     | 413                               | 7                      | 20                                | 3                                 | 46                     | 7                   | 42                                | 80                     | 51                                | 18                                | 356                    | 5                   | 52                                | 80                     | 51                  | 18                                | 356                    | 5                   | 52  |    |    |   |
| Differenze (in più . . . . .)  | 176                    | 31                   | 41                            | 9                  | 212                    | 166               | 19                           | 7                          | 1                             | 2                               | 127             | 10                            | 146                        | 15                    | 14                                      | 96                | 6                           | 29           | 22   | 165   | 24     | 8                                 | 165                    | 202     | 2                                 | 6                      | 2                                 | 18                                | 13                     | 4                   | 208                               | 27                     | 16                                | 208                               | 27                     | 16                  | 208                               | 27                     | 16                  | 208                               | 27                     | 16                  | 208 | 27 | 16 |   |
| Differenze (in meno . . . . .) | >                      | >                    | >                             | >                  | >                      | >                 | >                            | >                          | >                             | >                               | >               | >                             | >                          | >                     | >                                       | >                 | >                           | >            | >    | >     | >      | >                                 | >                      | >       | >                                 | >                      | >                                 | >                                 | >                      | >                   | >                                 | >                      | >                                 | >                                 | >                      | >                   | >                                 | >                      | >                   | >                                 | >                      | >                   | >   | >  | >  | > |

Numero dei viaggiatori morti e feriti (esclusi i suicidi) in proporzione di ogni chilometro di strada in esercizio e di ogni milione di viaggiatori trasportati.

(RETI RIUNITE)

| ANNO                           | R A P P O R T O                         |            |    |                                    |          |          |
|--------------------------------|-----------------------------------------|------------|----|------------------------------------|----------|----------|
|                                | LUNGHEZZA MEDIA della rete in esercizio |            |    | NUMERO DEI VIAGGIATORI trasportati |          |          |
|                                | MORTI                                   |            |    | FERITI                             |          |          |
| 1876 . . . . .                 | 7688                                    | 28,076,067 | 1  | 38                                 | 0 000130 | 0 001942 |
| 1875 . . . . .                 | 7406                                    | 27,951,146 | 10 | 56                                 | 0 001350 | 0 007561 |
| Differenze (in più . . . . .)  | 282                                     | 124,921    | >  | >                                  | >        | >        |
| Differenze (in meno . . . . .) | >                                       | >          | 9  | 18                                 | 0 001220 | 0 002619 |

## III.

## ORARI - TARIFFE - SERVIZI CUMULATIVI.

## 1° Orari.

Modificazioni attuate  
nel 1876.

Nel 1876 non venne attuato alcun nuovo orario generale ; però, oltre agli orari locali che ordinariamente si adottano su taluni tronchi delle ferrovie del Regno per favorire, durante la stagione estiva, il concorso ai bagni o alle villeggiature, e per soddisfare a speciali bisogni agricoli e commerciali, si attuarono le seguenti modificazioni di orario :

1° Quella del 10 gennaio 1876 che migliorò non solo i servizi delle ferrovie affluenti alla linea da Roma a Firenze per Terontola-Chiusi, ma sistemò convenientemente le corse dei treni da Roma a Napoli, rendendo le dirette più celeri colla soppressione di alcune fermate a varie stazioni meno importanti, e provvedendo alle esigenze del movimento locale mediante una nuova disposizione delle corse *omnibus* ;

2° Modificazione del 27 luglio con la quale in seguito alla esperienza fattane si riordinò meglio l'orario della linea Terontola-Perugia-Foligno ;

3° Modificazione del 15 novembre, mediante la quale si abbreviò di un'ora la durata dei viaggi diretti da Torino, da Milano e da Genova a Roma per la via più breve di Pisa, e di mezza ora circa la durata dei viaggi in senso inverso. Ed inoltre si migliorarono le coincidenze a Savona per i viaggi dal Piemonte alla Liguria orientale ed occidentale e viceversa ;

Modificazioni nei primi  
mesi del 1877.

Quantunque poi non si sia attivata nell'anno al quale si riferisce la presente relazione, pure atteso la sua particolare importanza, si stima opportuno di fare anche cenno della modificazione di orario 10 marzo 1877, mediante la quale :

a) s'instituirono i treni diretti fra Milano e Genova (con prosecuzione da e per Roma Via di Pisa) per la via più breve di Pavia-Voghera, Tortona-Novi ;

b) s'introdussero nuovi miglioramenti nei viaggi da Torino, da Milano e da Genova a Roma, via Pisa; e viceversa ;

c) con una opportuna distribuzione di corse s'istituì sulla linea Napoli-Roma un treno celere con partenza da Napoli alle sette antimeridiane, e con arrivo alle 1 57 pomeridiane a Roma, d'onde si può poi ripartire per Napoli la sera dello stesso giorno col diretto alle 10 50 pomeridiane.

Con tale modificazione si è abbreviata di ore 2 43 la durata di uno dei viaggi dalle Calabrie (Cotrone) e dalle Puglie per Foggia e Caserta alla Capitale;

d) ed infine in correlazione con la modificazione di cui nel paragrafo a) vennero riordinate le corse dirette da Napoli a Genova, Torino e Milano per la via più breve di Roma-Pisa, con sensibile giovamento ai viaggi da Napoli alla Italia settentrionale.

## 2°) Tariffe e condizioni dei trasporti.

I servizi pei trasporti interni ed internazionali continuarono ad essere in massima retti dagli stessi regolamenti-tariffe, che erano in vigore nel 1875, nei quali però furono durante lo scorso anno introdotte le modificazioni seguenti:

### a) Ferrovie dell'Alta Italia.

La Società delle ferrovie dell'Alta Italia in sul principio del 1875 si credette autorizzata dal disposto delle proprie tariffe ad applicare la tassa della terza classe di centesimi 12, allo zolfo macinato delle Romagne, considerandolo come zolfo raffinato; mentre prima trasportavasi in quinta classe, cioè colla tassa di soli 7 centesimi per tonnellata-chilometro.

Ciò avendo dato luogo a reclami, l'Amministrazione sociale, a troncane le divergenze, propose una modificazione di tariffa, secondo la quale lo zolfo distinguevasi con due diverse denominazioni, cioè: *zolfo macinato in sacchi e zolfo in pani od in pezzi alla rinfusa*. Entrambe le qualità erano comprese nella quarta classe, col prezzo massimo di 10 centesimi per tonnellata-chilometro e con prezzi differenziali discendenti fino a 6 centesimi per le spedizioni della prima qualità, del peso di 8 tonnellate almeno. Quanto poi a quelle della seconda qualità, cioè dello zolfo in pani od in pezzi alla rinfusa aventi lo stesso peso di 8 tonnellate almeno, il prezzo massimo era fissato a soli sette centesimi, con prezzi differenziali discendenti fino a 5 centesimi.

Tale proposta, essendo sembrata atta a conciliare i vari interessi, venne approvata con decreto del 10 gennaio 1876, ed attuata il 15 successivo febbraio. Ma i prezzi di questa nuova tariffa rimanendo pur sempre alquanto più elevati di quelli vigenti sulle ferrovie Romane e Meridionali, si fecero istanze al Governo affinchè le tariffe ferroviarie pel trasporto dello zolfo

Modificazioni di tariffe  
pel trasporto dello  
zolfo.

fossoro pareggiate sulle varie reti del Regno. Allo stato delle cose però tali istanze non poterono essere secondate, ben comprendendosi come la disparità delle tariffe pei trasporti, non solo dello zolfo, ma di molte altre merci, dipenda dai differenti patti delle convenzioni tuttora vigenti per le varie reti ferroviarie e dalle differenti condizioni in cui deve farsi l'esercizio delle reti medesime. A questa disparità non si potrà rimediare, fino a che, colle nuove combinazioni ferroviarie, che si stanno studiando, non sia risolto nel senso reclamato dal commercio e tenendo pur conto delle esigenze dell'industria ferroviaria il grave problema della uniformità delle tariffe.

Riforma di tariffa locale pel trasporto dei marmi.

Fra le tariffe pei trasporti vigenti sulle linee dell'Alta Italia ve n'era una denominata tariffa locale a piccola velocità n° 6, la quale fissava le tasse da pagarsi per il trasporto dei marmi dalle stazioni di Avenza-Carrara e Massa a quelle di Genova, e di Pisa per la destinazione di Livorno.

Secondo questa tariffa la base della tassa delle spedizioni dirette a Genova era molto inferiore a quella applicata alle spedizioni destinate a Pisa per Livorno, e ciò dipendeva da che, prima del compimento della ferrovia ligure per la via di Spezia, i vagoni carichi di marmo in partenza dalle suddette stazioni di Avenza, Carrara e Massa, e destinati a Genova, giunti a Pisa proseguivano la corsa per Bologna, percorrendo ancora 457 chilometri; mentre quelli diretti a Livorno continuavano il loro viaggio in servizio cumulativo sulla rete delle ferrovie Romane pel breve tratto di 21 chilometri da Pisa a Livorno. Per tal modo la mitezza della tassa trovava ragionevole compenso nella maggior lunghezza del percorso per la destinazione di Genova; ma la cosa non sarebbe più rimasta negli stessi termini coll'apertura del servizio ferroviario per la via di Spezia, perchè il viaggio da Carrara, principale centro marmifero, a Genova, che prima era di 516 chilometri, veniva ad essere di soli 120 circa, e quello da Carrara a Livorno restava come prima di chilometri 75.

La detta tariffa locale n° 6 non avendo pertanto più ragione d'essere mantenuta, le due Società delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane furono invitate a studiare una modificazione nell'intento di ottenere, che il trasporto dei marmi si facesse alle stesse condizioni tanto per Genova che per Livorno; salvo, ben inteso, quella sola differenza nella graduazione dei prezzi che potesse derivare da una diminuzione proporzionata alla maggiore percorrenza.

Avendo le due Società ottemperato all'invito, con decreto del 12 febbraio 1876 si approvarono le proposte dalle medesime presentate, secondo le quali la tariffa locale della ferrovia del-

l'Alta Italia designata col n° 6, veniva convenientemente modificata a partire dal giorno 10 aprile dello stesso anno.

Nell'occasione che doveva entrare in servizio sul Lago Maggiore il nuovo piroscifo *Verbano*, la Direzione generale delle ferrovie dell'Alta Italia presentò all'approvazione una apposita tariffa, per l'uso del medesimo in servizio esclusivo di qualche viaggiatore o comitiva, per corse speciali di piacere od altro, rappresentando nello stesso tempo la convenienza di riformare quella, che allo stesso scopo era in vigore per gli altri 7 piroscifi già in servizio. Dopo gli studi necessari, venne approvata con decreto del 10 luglio 1876 la tariffa proposta pel *Verbano*, e consentita la modificazione richiesta per quella degli altri piroscifi, introducendovi alcuni cambiamenti a vantaggio del pubblico. Con dette tariffe sono stabiliti prezzi distinti per i diversi piroscifi proporzionalmente alla capacità loro, ed al tempo durante il quale restano impiegati nelle corse speciali, cioè per tre ore o meno, per sei o per dodici ore.

Il nuovo piroscifo il *Verbano* ha la capacità di 600 passeggeri, maggiore, cioè, del doppio di quella di ciascuno degli altri tre più grandi piroscifi già in servizio sullo stesso lago; ha la forza di 80 cavalli nominali, ed offre molte agevolezze pel comodo dei viaggiatori.

L'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia dispose affinché col 1° del mese di settembre 1876 il termine per la spedizione delle merci a piccola velocità fosse ridotto da 36 a 24 ore, e quello della resa venisse, indistintamente per tutte le linee, portato da 75 a 100 chilometri di percorso per ogni 24 ore, come già trovavasi in media stabilito per le linee principali della rete.

Questa disposizione venne presa in adempimento del decreto ministeriale del 22 dicembre 1871; il quale approvando il regolamento-tariffa vigente, stabiliva, fra le altre condizioni, che dopo due anni dalla stessa data, il termine utile per la resa delle merci avesse ad essere portato a 24 ore per ogni 100 chilometri di percorrenza.

Che se, nonostante le continue pratiche da parte del Governo, un tale provvedimento non fu prima adottato, ciò è da imputarsi unicamente ad ostacoli che riuscì solo nello scorso anno di poter superare.

Nella nomenclatura del regolamento-tariffa per le ferrovie dell'Alta Italia era portata in prima classe l'acqua ammoniacale come prodotto chimico; ma non facevasi menzione dell'acqua ammoniacale greggia trasportata in botti od in barili, proveniente dalla distillazione del gas-luce, usata principalmente nella tintoria. Perciò sulla proposta della Direzione ge-

Riforma della tariffa per l'uso dei piroscifi nelle corse speciali sul Lago Maggiore.

Modificazioni nei termini utili per la spedizione e la resa delle merci a piccola velocità.

Disposizioni circa il trasporto dell'acqua ammoniacale greggia e della glucosa.

nerale delle dette ferrovie, l'acqua ammoniacale greggia venne, a partire dal 15 luglio 1876, assegnata alla quinta classe ed ammessa alla tassazione secondo la tariffa speciale delle materie bituminose liquide n° 26, serie *D*.

Similmente la glucosa, sostanza zuccherina compresa nella seconda classe della tariffa generale, fu per le spedizioni di almeno 6 tonnellate ammessa a fruire dei prezzi di terza classe della tariffa speciale n° 6, serie *C*, e dei corrispondenti prezzi differenziali, nel modo stesso che i medesimi erano già applicati alle spedizioni di almeno 6 tonnellate di melasso liquido in botti.

### b) Ferrovie Romane.

Modificazioni di tariffa  
pel trasporto del be-  
stiamo.

Sulla rete esercitata dalla Società delle ferrovie Romane furono adottate le seguenti modificazioni nelle tariffe :

a) A cominciare dal 1° marzo 1876 fu attivata una nuova tariffa speciale, designata col n° 2 a grande e piccola velocità, pel trasporto di alcune specie di bestiame, in sostituzione delle tariffe speciali contenute nei due distinti regolamenti tariffa ancora in vigore sulle ferrovie Romane, per la rete italiana e per la rete ex-pontificia, le quali avendo condizioni diverse davano luogo ad inconvenienti nell'eseguire i trasporti del bestiame. La nuova tariffa fu attuata indistintamente per l'intera rete colle stesse condizioni, e colla tassazione in base alle distanze effettivamente percorse.

Modificazioni di tariffa  
pel trasporto dei  
marmi.

b) Analogamente alle variazioni avvenute sulla rete dell'Alta Italia pel trasporto dei marmi dalle stazioni di Avenza, Carrara, Massa, Querceta-Serravezza, sulle ferrovie Romane a partire dal 10 aprile 1876, fu attuata una nuova tariffa speciale designata col n° 23, serie 3°, applicabile alle spedizioni di marmi di almeno 8 tonnellate in partenza da Pisa con prezzi eccezionalmente ridotti per le destinazioni di Livorno, Civitavecchia, Roma e Napoli, e con basi differenziali per le altre destinazioni (decreto ministeriale 12 febbraio 1876).

Tariffa per le vetture  
appartenenti a pri-  
vati viaggiatori.

c) Furono estese alla rete romana la tariffa e le condizioni portate dall'articolo 3 del regolamento-tariffa delle ferrovie dell'Alta Italia, per le vetture-saloni appartenenti ai privati (decreto ministeriale 4 marzo 1876).

Agevolazioni pel tra-  
sporto cappelli e ber-  
retti in ceste o casse.

d) Per la percorrenza sulle ferrovie Romane fu pure adottato il temperamento di applicare il doppio della tassa portata dalla propria tariffa n° 5 (grande velocità) per le merci e pei bagagli in servizio cumulativo italiano, al peso reale delle spedizioni di cappelli e berretti in ceste o casse effettuate pure in servizio cumulativo, fra le stazioni della rete dell'Alta Italia

e quelle Romane. Questa innovazione fu adottata per agevolare il trasporto di simili articoli, i quali, essendo prima tassati come oggetti voluminosi in ragione di 200 chilogrammi al metro cubo, il prezzo del loro trasporto riusciva per alcuni casi eguale ed anche maggiore di quello pagato per simili spedizioni provenienti dall'estero per la via di mare.

### c) Ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule.

Sulle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule si attuarono le seguenti modificazioni nelle tariffe:

Con approvazione ministeriale in data del 24 maggio 1876 furono istituiti biglietti di abbonamento mensile con prezzi proporzionali, per le percorrenze da 6 a 225 chilometri. Le condizioni, che regolano la vendita e l'uso di tali biglietti, sono quelle stesse già in vigore per gli abbonamenti annui, semestrali e trimestrali. L'Amministrazione sociale si è proposta di favorire maggiormente il movimento dei viaggiatori nella stagione balneare; epperò tali biglietti si rilasciano soltanto dal 1° giugno al 31 ottobre.

Con disposizione ministeriale del 13 giugno 1876 furono parimenti autorizzati biglietti speciali di andata e ritorno da Reggio di Calabria, Messina e Catania a Foggia ed a Bologna, e viceversa, a partire dal 20 agosto 1876. Essi hanno per iscopo di agevolare i viaggi delle persone per via di terra fra l'isola di Sicilia ed il continente; sono valevoli per 40 giorni e fruiscono di speciali riduzioni sul prezzo ordinario pel trasporto dei viaggiatori, ragguagliate al 40 per cento sulla rete calabro-sicula, e dal 25 al 30 per cento per quella meridionale.

Alle spedizioni di bestiame venne applicata la tassa pella ricognizione del peso delle merci, portata dall'articolo 89 del rispettivo regolamento-tariffa, quando lo speditore non sia in grado di dichiarare esattamente la classe alla quale il bestiame stesso appartiene (decreto ministeriale 13 aprile 1876).

Venne esteso il disposto dell'articolo 3 del regolamento-tariffa per le vetture-saloni appartenenti ai privati, già vigente sulle linee dell'Alta Italia (decreto 4 marzo 1876).

Allo scopo di favorire il traffico fra la Sicilia ed il continente, furono per il trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità in partenza da stazioni del continente con destinazione a quelle dell'isola e viceversa, transitanti per le stazioni di Messina e Reggio, adottate le tariffe meridionali che essendo state studiate per le lunghe percorrenze sulla linea del litorale Adriatico, offrono condizioni più vantaggiose.

Biglietti di abbonamento mensile per viaggiatori.

Biglietti speciali di andata e ritorno fra la Sicilia ed il continente.

Tassa di pesatura pel bestiame.

Tariffa per le vetture appartenenti ai privati.

Trasporti a piccola velocità fra le stazioni dell'isola di Sicilia e quelle del continente per Reggio e Messina.



#### d) Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio.

Per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio furono nel capitolato di concessione ammesse le tariffe vigenti sulle linee venete. Però fu all'atto dell'apertura all'esercizio adottata per i viaggiatori un'apposita tariffa con distinti prezzi per ciascuna delle quattro stazioni della linea, alquanto minori di quelli che sarebbero risultati applicando le basi chilometriche delle tariffe della rete veneta (decreto ministeriale 1° giugno 1876).

#### 3°) Servizio cumulativo fra le Società ferroviarie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali.

Riduzioni accordate per le esposizioni e congressi.

Le tariffe del servizio cumulativo non ebbero alcun cambiamento; e le amministrazioni ferroviarie disposero perchè vi fossero ammesse le stazioni delle nuove linee man mano che venivano aperte all'esercizio. Sotto l'osservanza di speciali norme e disposizioni, tanto per il servizio interno di ciascuna delle tre reti, come per quello cumulativo fra le medesime fu adottata la riduzione del 30 per cento sulle tariffe ordinarie dei viaggiatori per il trasporto degli invitati ai congressi, degli espositori, dei giurati, e quello del 50 per cento per le merci e pegli oggetti diretti alle esposizioni agricole, artistiche ed industriali (decreto ministeriale del 5 dicembre 1875).

Condizioni pel trasporto degli elettori politici.

Similmente si stabilirono d'accordo colle Società delle ferrovie Romane, Meridionali, dell'Alta Italia e Sarde, nuove norme per regolare il trasporto degli elettori politici, e la riduzione concessa a favore dei medesimi, tanto per le elezioni generali, come per le parziali e per quelle di ballottaggio. Tali norme, in occasione delle elezioni generali avvenute nel novembre ultimo fecero in complesso buona prova, se si considera che su circa 19,000 elettori trasportati pochi furono i reclami, ed anche a questi le Società non mancarono di far ragione.

#### 4°) Viaggi circolari italiani.

I viaggi circolari sulle ferrovie italiane, che erano stati istituiti fin dal 1870, furono riordinati, aumentandone il numero, per adattarli alle varie combinazioni che si rendevano possibili colle altre linee apertesi posteriormente. Così col

1° gennaio 1876 furono attuati 14 nuovi viaggi circolari sulla rete ferroviaria dell'Alta Italia, 6 sui laghi Verbano, di Como, di Lecco e di Garda, 8 in servizio cumulativo fra le ferrovie dell'Alta Italia e Romane, e 3 in servizio cumulativo fra le due stesse reti ferroviarie e quella meridionale. A questi tre viaggi se ne aggiunsero altri due a partire dal 21 giugno 1876, pure in servizio cumulativo fra le tre reti, distinti coi numeri 26 e 27 (decreto ministeriale 5 dicembre 1875).

Con altro decreto 3 maggio 1876 fu pure approvata la istituzione di 5 viaggi circolari per la rete delle ferrovie Romane.

### 5° Servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Nel sistema dei trasporti diretti tra le ferrovie ed i servizi marittimi non vi furono cambiamenti durante l'anno 1876. Furono però intraprese le trattative per istituire nel corrente anno il servizio cumulativo attraverso lo stretto di Messina, a cui già accennavasi nell'ultima relazione, in guisa che le stazioni continentali siano senza interruzione collegate colle Sicule.

### 6° Servizio cumulativo italo-francese.

Nel servizio cumulativo italo-francese si adottarono le seguenti modificazioni :

Estensione della tariffa speciale comune, n° 17, piccola velocità, per le spedizioni da Venezia e da Nabresina di legname non eccedente la lunghezza di un vagone, a partire dal 1° febbraio 1876 (lettera 20 gennaio, n° 3610/257).

Come si è fatto nel servizio interno della rete dell'Alta Italia, anche pel servizio cumulativo italo-francese si adottarono riduzioni per i trasporti di glucosa, comprendendola fra le merci della seconda categoria della tariffa speciale comune, n° 8, piccola velocità (lettera ministeriale 4 febbraio 1876).

Le quattro tariffe speciali comuni a piccola velocità, di transito, d'importazione e d'esportazione fra le stazioni ferroviarie italiane ed alcune stazioni marittime e di frontiera del nord, dell'est e dell'ovest della Francia, distinte in quattro differenti gruppi, furono riformate a partire dal 15 agosto e sostituite con un'altra nuova tariffa portante il n° 401, piccola velocità. In quanto concerne la percorrenza italiana, le basi chilometriche dei prezzi, furono mantenute identiche alle precedenti, e solo si tenne conto degli accorciamenti nelle distanze derivanti dalle nuove linee aperte dal febbraio del 1872, in cui andò in vigore la tariffa che ora si è riformata. Sulle ferrovie

francesi invece i prezzi furono modificati, accordando importanti riduzioni a vantaggio delle spedizioni di 5000 chilogrammi o tassate per tale peso.

Alle 70 stazioni italiane che erano già in corrispondenza diretta con quelle francesi, furono aggiunte altre 14 a partire dal 15 agosto, in cui cominciò ad esser posta provvisoriamente in vigore la nuova tariffa sopra indicata (nota ministeriale 15 luglio 1876, n° 34,418/2808).

### **7°) Servizio cumulativo italo-franco-svizzero.**

Come accennavasi nell'ultima relazione, le basi di tariffa e le condizioni del servizio italo-franco-svizzero, furono definitivamente intese con verbale del 15 marzo 1876 tra l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, la Compagnia francese delle ferrovie da Parigi a Lione ed al Mediterraneo e quella delle strade ferrate della Svizzera occidentale. Per tal modo attuandosi gli accordi intervenuti, gran parte delle stazioni italiane sarà in diretta corrispondenza per la via di Modane-Ginevra con Basilea, Lucerna, Arau ed altre 20 stazioni svizzere, ed il trasporto delle merci potrà farsi in base a tariffe con prezzi differenziali assai vantaggiosi tanto per il nostro commercio di transito, come per quello internazionale.

Però, siccome le combinazioni di questo servizio importano qualche cambiamento in quello italo-svizzero-badese per la via del Brennero, in vigore fin dal novembre 1871, così non poterono essere finora condotte completamente a termine le pratiche che sembrò conveniente di far precedere, prima che dal Governo italiano si desse definitivamente l'assenso all'attuazione degli accordi risultanti dal verbale del 15 marzo suddetto. Queste pratiche però saranno affrettate; perchè è veramente desiderabile nell'interesse generale del nostro traffico, che l'attuazione del nuovo servizio italo franco-svizzero avvenga il più presto possibile, e restino così con qualche risultato soddisfatte le premure dell'Amministrazione per agevolare il commercio italiano verso la Svizzera, senza però peggiorare le condizioni del traffico pel Brennero.

### **8°) Servizio cumulativo italo-germanico e italo-badese-svizzero.**

In seguito all'apertura di nuove ferrovie in Baviera, che abbreviarono la distanza fra Kufstein e varie stazioni germaniche, essendosi riformati i prontuari delle tariffe internazio-

nali, si approfittò di questa circostanza per estendere la corrispondenza diretta ad altre stazioni italiane, che prima non l'avevano e per computare le quote afferenti alla percorrenza italiana secondo la via che in seguito all'apertura di nuove linee, avvenuta dopo l'attuazione di questo servizio, veniva ad essere più breve.

A cominciare dal 10 aprile 1876, attuandosi il nuovo pron-tuario, andò pure in vigore una nuova tariffa speciale pel trasporto di derrate alimentari a grande velocità in partenza dalle stazioni italiane per altre 39 della Germania, Boemia e della Olanda, nella quale, conservando per la percorrenza italiana le tariffe già precedentemente ammesse ed assai vantaggiose, si adottarono sulle strade ferrate estere nuovi prezzi più bassi di quelli precedenti ed applicabili alle spedizioni a vagone completo.

### 9°) Servizio cumulativo italo-austriaco.

A partire dal 1° luglio 1876 la tariffa speciale pei trasporti delle derrate alimentari, via Cormons, fu anche applicata per la percorrenza austriaca per la via di Peri alle spedizioni di bozzoli, del peso di 50 chilogrammi almeno, ed alle spedizioni delle frutta fresche e derrate alimentari senza condizione di peso.

Vi sono inoltre pratiche in corso nell'intendimento di agevolare i trasporti in transito sulla linea italiana per il confine illirico e per quello di Peri.

### 10°) Trasporto della valigia delle Indie.

Il trasporto della valigia delle Indie attraverso l'Italia continuò anche nello scorso anno ad essere fatto secondo le norme e modalità accennate nella precedente relazione pel 1875.

In seguito ad una leggera modificazione introdotta nella marcia dei treni che eseguono lo stesso trasporto attraverso la Francia fra Calais e Modane, a partire dal 20 settembre 1876, l'ordinario viaggio delle valigie attraverso l'Italia da Modane a Brindisi restò regolato dal seguente orario che, colla percorrenza di 1201 chilometri, porta la velocità effettiva a circa 45 chilometri all'ora.

|          |   |                    |       |            |
|----------|---|--------------------|-------|------------|
| Modane   | { | Sabato . . . . .   | arr.  | 11 55 pom. |
|          |   | Domenica . . . . . | part. | 12 30 ant. |
| Bologna  | { | Domenica . . . . . | arr.  | 11 30 „    |
|          |   | Domenica . . . . . | part. | 12 20 pom. |
| Brindisi |   | Lunedì . . . . .   | arr.  | 3 15 ant.  |

La partenza del piroscafo per Alessandria di Egitto avviene ordinariamente due ore dopo l'arrivo del treno a Brindisi.

Nel senso inverso il piroscafo portante la valigia indiana parte generalmente da Alessandria nel mattino di ogni lunedì, ed impiegando nella traversata regolare 75 ore, arriva il giovedì mattina a Brindisi, d'onde la valigia prosegue per ferrovia col seguente orario:

|          |                   |                   |                |
|----------|-------------------|-------------------|----------------|
| Brindisi | Giovedì . . . . . | part.             | 1 50 pom.      |
| Bologna  | }                 | Venerdì . . . . . | arr. 5 40 ant. |
|          |                   | Venerdì . . . . . | part. 5 50 „   |
| Modane   | Venerdì . . . . . | arr.              | 5 32 pom.      |

Avvenendo poi ritardi nell'arrivo delle valigie a Modane od a Brindisi dalla via di mare, si provvede egualmente al proseguimento immediato del loro viaggio con treni speciali.

Dal seguente prospetto appare quale sia stata l'entità dei trasporti eseguiti coi treni della valigia indiana nel 1876.

Quanto ai viaggiatori è da ritenersi che molti di essi, quantunque prendano imbarco a Brindisi ovvero scendano colà dal piroscafo, tuttavia non si valgono dei treni fatti per il servizio delle valigie; ma proseguono il viaggio attraverso l'Italia cogli altri treni ordinari, pur seguendo la stessa via di Bologna-Ancona-Foggia, ovvero quella di Roma-Caserta-Foggia.

Prospetto dei trasporti eseguiti sulle ferrovie italiane nell'anno 1876 per le Valigie delle Indie.

| PER BRINDISI<br>(Da Bologna)  |                   |             |                      |                 |          |          |        | DA BRINDISI<br>(Fino a Bologna) |                   |             |                      |                 |          |          |        |
|-------------------------------|-------------------|-------------|----------------------|-----------------|----------|----------|--------|---------------------------------|-------------------|-------------|----------------------|-----------------|----------|----------|--------|
| DATA                          | Numero dei viaggi | Viaggiatori | Bagagli Colli numero | VALIGIE POSTALI |          |          | Totale | DATA                            | Numero dei viaggi | Viaggiatori | Bagagli Colli numero | VALIGIE POSTALI |          |          | Totale |
|                               |                   |             |                      | Inglese         | Francesi | Olandesi |        |                                 |                   |             |                      | Inglese         | Francesi | Olandesi |        |
| <b>1876</b>                   |                   |             |                      |                 |          |          |        | <b>1876</b>                     |                   |             |                      |                 |          |          |        |
| Gennaio . . . . .             | 5                 | 94          | 170                  | 912             | 76       | 25       | 1013   | Gennaio . . . . .               | 4                 | 49          | 133                  | 340             | 29       | 9        | 378    |
| Febbraio . . . . .            | 4                 | 34          | 42                   | 796             | 63       | 28       | 887    | Febbraio . . . . .              | 4                 | 83          | 161                  | 365             | 30       | 9        | 404    |
| Marzo . . . . .               | 4                 | 40          | 74                   | 785             | 64       | 28       | 877    | Marzo . . . . .                 | 5                 | 118         | 187                  | 400             | 30       | 9        | 439    |
| Aprile . . . . .              | 5                 | 30          | 38                   | 957             | 72       | 39       | 1068   | Aprile . . . . .                | 4                 | 127         | 199                  | 362             | 29       | 9        | 400    |
| Maggio . . . . .              | 4                 | 13          | 22                   | 743             | 64       | 27       | 834    | Maggio . . . . .                | 4                 | 104         | 164                  | 316             | 31       | 10       | 357    |
| Giugno . . . . .              | 4                 | 36          | 56                   | 718             | 70       | 31       | 819    | Giugno . . . . .                | 4                 | 70          | 113                  | 295             | 24       | 9        | 328    |
| Luglio . . . . .              | 5                 | 37          | 57                   | 871             | 77       | 28       | 976    | Luglio . . . . .                | 5                 | 67          | 109                  | 407             | 53       | 14       | 474    |
| Agosto . . . . .              | 4                 | 12          | 11                   | 771             | 70       | 27       | 868    | Agosto . . . . .                | 4                 | 57          | 84                   | 294             | 32       | 8        | 334    |
| Settembre . . . . .           | 4                 | 50          | 81                   | 682             | 71       | 22       | 775    | Settembre . . . . .             | 5                 | 49          | 90                   | 343             | 45       | 10       | 398    |
| Ottobre . . . . .             | 5                 | 129         | 258                  | 1081            | 106      | 36       | 1223   | Ottobre . . . . .               | 4                 | 50          | 69                   | 321             | 46       | 8        | 375    |
| Novembre . . . . .            | 4                 | 50          | 79                   | 808             | 74       | 23       | 905    | Novembre . . . . .              | 5                 | 57          | 98                   | 411             | 60       | 13       | 484    |
| Dicembre . . . . .            | 5                 | 71          | 145                  | 1032            | 80       | 31       | 1143   | Dicembre . . . . .              | 4                 | 51          | 76                   | 331             | 39       | 8        | 378    |
| Totale . . . . .              | 53                | 596         | 1033                 | 10156           | 887      | 345      | 11388  | Totale . . . . .                | 52                | 882         | 1483                 | 4185            | 448      | 116      | 4749   |
| Totale del 1875 . . . . .     | 52                | 681         | 1110                 | 9408            | 727      | 396      | 10531  | Totale del 1875 . . . . .       | 52                | 1050        | 1617                 | 4080            | 402      | 127      | 4609   |
| Differenza nel 1876 . . . . . | +1                | - 85        | - 77                 | + 748           | + 160    | - 51     | + 857  | Differenza nel 1876 . . . . .   | "                 | - 168       | - 144                | + 105           | + 46     | - 11     | + 140  |

## IV.

## POLIZIA E GIURISPRUDENZA FERROVIARIA.

Contravvenzioni accertate a carico di terzi per infrazioni alla polizia ferroviaria.

Durante l'anno 1876 il numero delle contravvenzioni alle disposizioni della polizia ferroviaria fu minore di quello del 1875.

Lo stesso deve pur dirsi delle sentenze pronunciate come appare dal seguente prospetto, in cui tanto le contravvenzioni che le sentenze sono ripartite per le diverse reti ferroviarie cui si riferiscono, e classificati in 8 diverse specie i reati per i quali si accertò la contravvenzione e fu istituito il procedimento.

Prospetto delle sentenze pronunciate nell'anno 1876 e nel corrispondente 1875 per contravvenzioni alle disposizioni concernenti la polizia delle strade ferrate.

| NATURA<br>DELLE CONTRAVVENZIONI                                                    | Anni | NUMERO<br>delle contravvenzioni |                                          |                    |        | NUMERO<br>delle sentenze di condanna |                                          |                    |        | NUMERO<br>delle sentenze di assoluzione |                                          |                    |        |
|------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------|------------------------------------------|--------------------|--------|--------------------------------------|------------------------------------------|--------------------|--------|-----------------------------------------|------------------------------------------|--------------------|--------|
|                                                                                    |      | Ferrovie<br>dell'Alta Italia    | Ferrovie<br>Meridionali<br>e Cal.-Sicule | Ferrovie<br>Romane | Totale | Ferrovie<br>dell'Alta Italia         | Ferrovie<br>Meridionali<br>e Cal.-Sicule | Ferrovie<br>Romane | Totale | Ferrovie<br>dell'Alta Italia            | Ferrovie<br>Meridionali<br>e Cal.-Sicule | Ferrovie<br>Romane | Totale |
|                                                                                    |      | Transito abusivo sulla ferrovia | 1876                                     | 170                | 27     | 81                                   | 278                                      | 133                | 22     | 65                                      | 220                                      | 37                 | 5      |
|                                                                                    | 1875 | 138                             | 50                                       | 152                | 340    | 118                                  | 36                                       | 125                | 279    | 20                                      | 14                                       | 27                 | 61     |
| Abbandono di animali e pascolo abusivo sulla ferrovia                              | 1876 | 66                              | 28                                       | 91                 | 185    | 34                                   | 18                                       | 62                 | 114    | 32                                      | 10                                       | 29                 | 71     |
|                                                                                    | 1875 | 61                              | 70                                       | 89                 | 220    | 33                                   | 50                                       | 60                 | 143    | 28                                      | 20                                       | 29                 | 77     |
| Introduzione abusiva nelle stazioni e nei treni                                    | 1876 | 49                              | 3                                        | 7                  | 59     | 40                                   | 3                                        | 5                  | 48     | 9                                       | "                                        | 2                  | 11     |
|                                                                                    | 1875 | 97                              | 20                                       | 37                 | 154    | 52                                   | 15                                       | 29                 | 96     | 45                                      | 5                                        | 8                  | 58     |
| Uso di biglietti irregolari e compra-vendita dei medesimi                          | 1876 | 37                              | 2                                        | 3                  | 42     | 35                                   | 2                                        | 3                  | 40     | 2                                       | "                                        | "                  | 2      |
|                                                                                    | 1875 | 70                              | 3                                        | 6                  | 79     | 59                                   | 3                                        | 5                  | 67     | 11                                      | "                                        | 1                  | 12     |
| Danni alla strada ferrata . . .                                                    | 1876 | 18                              | 3                                        | 7                  | 28     | 8                                    | 2                                        | 3                  | 13     | 10                                      | 1                                        | 4                  | 15     |
|                                                                                    | 1875 | "                               | "                                        | "                  | "      | "                                    | "                                        | "                  | "      | "                                       | "                                        | "                  | "      |
| Costruzioni, depositi di materiali, piantagioni e scavi abusivi presso la ferrovia | 1876 | 11                              | 2                                        | 4                  | 17     | 5                                    | 1                                        | 2                  | 8      | 6                                       | 1                                        | 2                  | 9      |
|                                                                                    | 1875 | "                               | "                                        | "                  | "      | "                                    | "                                        | "                  | "      | "                                       | "                                        | "                  | "      |
| Attentati contro la sicurezza dei convogli                                         | 1876 | 16                              | 3                                        | 7                  | 26     | 10                                   | "                                        | 5                  | 15     | 6                                       | 3                                        | 2                  | 11     |
|                                                                                    | 1875 | 4                               | "                                        | "                  | 4      | 2                                    | "                                        | "                  | 2      | 2                                       | "                                        | "                  | 2      |
| Contravvenzioni diverse . . .                                                      | 1876 | 38                              | 2                                        | 1                  | 41     | 24                                   | 2                                        | 1                  | 27     | 14                                      | "                                        | "                  | 14     |
|                                                                                    | 1875 | 24                              | 6                                        | 4                  | 34     | 18                                   | 6                                        | 1                  | 25     | 6                                       | "                                        | 3                  | 9      |
| Totali . . .                                                                       | 1876 | 405                             | 70                                       | 201                | 676    | 289                                  | 50                                       | 146                | 485    | 116                                     | 20                                       | 55                 | 191    |
|                                                                                    | 1875 | 394                             | 149                                      | 288                | 831    | 282                                  | 110                                      | 220                | 612    | 112                                     | 39                                       | 68                 | 219    |

Circa l'applicazione dell'articolo 55 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate approvato col Decreto 31 ottobre 1873, numero 1687, col quale si prescrive l'obbligo della custodia del bestiame in vicinanza delle ferrovie, di cui era cenno nella precedente relazione pel 1875, gioverà osservare come la interpretazione al medesimo data dalla Corte di cassazione di Firenze con sentenza del 20 gennaio detto anno sia in massima e generalmente stata adottata.

Contravvenzioni per mancata custodia del bestiame in vicinanza della ferrovia.

La Corte di appello di Bologna, riconoscendo l'obbligo di un'attenta e continua sorveglianza da parte dei proprietari, sul bestiame pascolante nei fondi limitrofi alle ferrovie, con sentenza del 18 aprile 1876, ebbe a confermarne altra precedente del Tribunale correzionale di Ferrara, colla quale due proprietari erano stati condannati ciascuno alla multa di L. 500, per aver lasciato senza custodia in vicinanza della ferrovia due loro cavalli, i quali si introdussero sulla ferrovia stessa percorrendone un tratto.

E la stessa Regia Corte di appello con altra sentenza del 26 dicembre 1876, ritenendo che la mancanza di convenienti chiusure e ripari alla strada ferrata non possa menomamente giustificare la trascurata custodia del bestiame pascolante in vicinanza della medesima, riparò una sentenza assolutoria del Tribunale correzionale di Ferrara, condannando alla multa di lire 1000 il proprietario di due bovi, che erano stati trovati senza custodia sul binario della ferrovia.

In modo uniforme ebbe a pronunciarsi anche la Corte d'appello di Napoli con sua sentenza del 6 marzo 1876, riconoscendo nei proprietari non solo l'obbligo di provvedere alla custodia del bestiame, ma altresì quello di rispondere per la negligenza dei guardiani a cui la custodia stessa sia affidata.

In seguito ai procedimenti intentati contro le amministrazioni ferroviarie e per esse contro i loro rispettivi Direttori generali, circa alla applicazione delle multe comminate per i ritardi dei treni dall'articolo 58 dell'anzicitato regolamento sulla polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, furono durante l'anno 1876 pronunciate sentenze di condanna . . . N° 20  
 assolutorie . . . . . " 8  
 Totale sentenze . . . N° 28

Contravvenzioni per ritardi nell'arrivo dei treni.

Delle sette sentenze di condanna portate in appello, quattro restarono confermate e tre vennero riparate.

In applicazione delle disposizioni che stabiliscono la responsabilità degli agenti ferroviari, fu dalla autorità giudiziaria in vari procedimenti ritenuto:

Responsabilità degli agenti ferroviari.



Che le persone addette allo esercizio delle ferrovie debbano rispondere delle loro imprudenze od inosservanza dei regolamenti, e la loro imputabilità non abbia a derivare solamente da dolo o dalla volontà di far male, ma anche da difetto di previdenza, di precauzione e di prudenza nell'esecuzione dei regolamenti.

Che la legge colle parole, *inosservanza di regolamenti*, ha voluto riferirsi a tutti i regolamenti, coi quali si impone, alle persone in essi contemplate, l'adempimento di quei doveri di servizio che, trasgrediti, possono arrecare qualche funesto danno, di guisa che la non esatta osservanza dei medesimi cade sotto la sanzione della legge penale, anche quando non vi sia stata imprudenza grave, ma semplicemente mancanza di prudenza ordinaria.

Che d'altronde le buone qualità e la precedente irriprovable condotta dei funzionari ed agenti nel proprio servizio, possono valere come circostanze attenuanti la loro reità.

Investimento di un carro sopra un passaggio a livello lasciato aperto dal guardiano.

Nel procedimento iniziatosi per l'investimento di un treno contro un carro attraversante un passaggio a raso presso la stazione di Grumello, successo nella notte del 20 giugno 1875, occasionando contusioni e ferite a due conduttori del carro, il Tribunale civile e correzionale di Bergamo considerato:

Che contrariamente alle prescrizioni, il guardiano non avendo in quella notte chiuse a chiave le sbarre del passaggio attraverso la ferrovia, non potevasi a meno di vedere in tale ommissione un inadempimento degli obblighi inerenti alla sua condizione;

Che per quanto si potesse riscontrare poca attenzione dal canto dei due feriti, i quali avrebbero dovuto procedere più cauti durante il viaggio; tuttavia la disgrazia loro toccata non sarebbe avvenuta, se il guardiano avesse ottemperato alle discipline del proprio istituto, col tenere durante l'orario notturno chiuse a chiave le sbarre del passaggio affidato alla sua custodia.

A senso dell'articolo 557 del Codice penale, con sentenza 1° febbraio 1876 condannava il guardiano stesso alla pena del carcere per giorni sei ed alla multa di lire 51.

Fuorviamento di un treno che causò la morte di un viaggiatore e ferite ad altri viaggiatori ed agenti ferroviari.

Stante il fuorviamento avvenuto la sera del 20 maggio 1875 del treno speciale, che trasportava gli alunni ed il corpo insegnante del Collegio nazionale di Vercelli, il Tribunale civile e correzionale di Novara ritenendo colpevole:

Il macchinista di aver per imprudenza, e contrariamente all'ordine di marcia assegnatogli, condotto il convoglio stesso

con straordinaria velocità e di non averla rallentata, sebbene, stante la velocità stessa eccessiva pel tipo della macchina e le condizioni del binario, il convoglio avesse assunto un movimento ondulatorio e sussultorio, che doveva fare in tempo avvertire il pericolo;

Il conduttore di non avere disposto nè, senza fare alcuna riserva, cercato che altri disponesse, affinchè il treno speciale fosse composto secondo che è prescritto dai regolamenti e dalle buone massime di servizio, cioè col carro a bagagli non in coda, ma fra la locomotiva e le vetture viaggiatori, ed il carro a freno colla loggetta disposta nel senso che potesse essere utilmente occupata dal frenatore;

Con sentenza del 18 marzo 1876, visti gli articoli 554, 557 e 683 e 75 del Codice penale, condannava entrambi nella pena del carcere per un mese e nella multa di lire 100.

In seguito all'urto avvenuto il 9 ottobre 1875 del treno diretto numero 3 entrando nella stazione di Castel San Giovanni ad ore 1 3' pomeridiane, contro l'altro treno merci n° 804 che vi era arrivato dalla parte opposta 4 minuti prima, cioè alle 12 59, il Tribunale civile e correzionale di Piacenza, con sentenza 25 marzo 1876, dichiarava colpevole il capo di detta stazione, perchè avvertito per telegrafo come il treno merci fosse in ritardo e rimorchiato da due locomotive, doveva dedurre che il medesimo era assai lungo (era infatti di 79 veicoli) e stare in sull'avviso, onde appena il treno stesso fosse per entrare in stazione, egli si trovasse in grado di prendere quelle misure che avesse creduto adottare per ricoverarlo in parte sulle vie di servizio, sgombrando il binario di corsa pel transito del treno viaggiatori.

Che se invece di tener fermo in stazione il treno merci, attendere il diretto e dopo l'arrivo di questo fargli sgombrare la via da quello merci, egli, nei suoi apprezzamenti, ad onta della brevità del tempo disponibile prima dello arrivo del diretto (4 minuti) credette potersi impegnare in una lunga ed intricata manovra nello scopo di evitare che la coda del treno merci intercettasse il passo all'altro viaggiatori; avrebbe pur dovuto in tempo adoprarsi efficacemente per segnalare l'arresto a questo ultimo ed impedirne l'ingresso in stazione, fino a che la manovra non fosse compiuta e la linea non fosse libera.

Così assolvendo da ogni imputazione il macchinista del treno diretto condannava il capo stazione, a senso degli articoli 557 e 683 del Codice penale alla pena del carcere per un mese ed alla multa di lire 200.

Essendosi contro una tale sentenza introdotto appello tanto

Urto di un treno viaggiatori in altro treno merci, causando la morte ad un viaggiatore e ferite ad altri viaggiatori ed agenti della ferrovia.

dal Pubblico Ministero che dal condannato, la Corte d'appello di Parma ritenuto :

Che ogni funzionario dovendo adoprarsi nell'esercizio del proprio ufficio nel modo migliore che richieggono le diverse circostanze in cui può trovarsi, specialmente allorquando può andare di mezzo la incolumità e la vita di altre persone, è colpa per lui l'essersi in un caso dubbio appigliato ad uno piuttosto che ad un altro partito, prescegliendo la via che nella specialità del caso presentava maggiori rischi e difficoltà.

Che risultando in tal guisa esservi stata imprudenza nell'aver ordinato una manovra, la quale non era opportuna in quel momento, e per la quale non è apparso essere state adoperate in tempo tutte le precauzioni necessarie a rimuovere il pericolo ;

Con sentenza dell'8 giugno 1876, visti gli articoli 367 e 419 del Codice di procedura penale, confermò quella precedente del Tribunale di Piacenza.

Urto di due treni viaggiatori con morti e feriti gravemente.

In seguito all'urto di due treni 386 e 385 fra Ponti e Bistagno sulla linea da Acqui a Savona, avvenuto il 13 gennaio 1876, il Tribunale civile e correzionale d'Acqui con sentenza 27 aprile successivo ritenne colpevole :

Di non osservanza di regolamenti e di imprudenza il capo stazione di Ponti, per avere proposto il cambio d'incrociamiento a Ponti, invece di Bistagno, per mezzo di *espresso*, contrariamente alle disposizioni sul movimento dei convogli, che non ammettono cambiamento negli incrociamenti dei treni, quando sia interrotta la comunicazione telegrafica ; e poscia per avere, senza attendere l'arrivo del treno da Bistagno, ordinato imprudentemente la partenza dell'altro da Ponti omettendo di farlo procedere con più cautela e precauzione ;

Quanto al capo stazione di Bistagno, pur tenuto conto di tutte le circostanze che ne diminuivano l'imputabilità, il Tribunale ritenne che esso era in dovere di non far partire il treno 385 prima dell'arrivo del 386 da Ponti, o che almeno per analogia al regolamento doveva far precedere il treno da altro messo, onde assicurarsi che non vi fossero male intelligenze.

In conseguenza il Tribunale condannava il primo ad un mese di carcere ed alla multa di lire 100 ed il secondo a 6 giorni di carcere ed a lire 51 di multa.

Urto di una macchina sciolta contro un treno misto con ferite gravi a viaggiatori ed agenti della ferrovia.

In seguito all'urto di una macchina sciolta contro il treno misto n° 50, avvenuto il 14 ottobre 1875 nella stazione di Fauglia sulla linea Pisa-Roma, il Tribunale correzionale di Pisa visti gli articoli 454, 455 e 456 del Codice penale, e considerato :

Che il macchinista invece di condurre la macchina sciolta colla velocità di 30 chilometri all'ora, di proseguire cautamente la corsa in prossimità della stazione, e presso lo scambio di rallentarla, viaggiava invece con una velocità superiore, omettendo inoltre di rallentare la macchina in modo da poterla fermare al giungere presso lo scambio della stazione predetta, come è prescritto dai regolamenti e come era d'altronde stato ordinato da speciali disposizioni per quella località ove in quel tempo si eseguiva un servizio di trasbordo ;

Che il conduttore il quale trovavasi col macchinista sulla macchina doveva curare l'osservanza delle prescrizioni, ed a seconda di esse far regolare il corso della macchina sciolta non altrimenti che se si trattasse di un treno speciale ;

Che non potevasi attribuire colpa al capo stazione di Fauglia per avere trattenuto colà il treno, onde lasciarvi e prendervi carri, essendo dessa una manovra necessaria pel servizio di quella stazione ed ammissibile pei treni misti :

Pei suddetti motivi il Tribunale condannava il macchinista ed il conduttore nella pena del carcere per mesi dodici ed assolveva il capo stazione.

Nel procedimento iniziatosi a senso dell'articolo 554 del Codice penale, per il deviamiento di un treno sopra un binario di servizio avvenuto alla stazione di Arcore il 3 agosto 1876 con ferimento e conseguente morte di un agente, il Tribunale civile e correzionale di Monza considerando :

Deviamiento di un treno per falso scambio con ferite gravi ad un agente della ferrovia.

Che l'eccentrica sulla quale deviò il treno era stata per tempo dal proprio guardiano, il quale doveva pure attendere ad altre attribuzioni, disposta nella direzione della via normale ed assicurata, come erasi ritenuto sufficiente, con semplice *spina* invece di lucchetto ;

Che l'eccentrica stessa era inoltre stata visitata poco prima dell'arrivo del treno dal capo stazione, e dal medesimo trovata in posizione regolare ;

Che per lavori allora in corso in quel punto della stazione, potevano introdursi nella medesima altre persone estranee, e non risultava aversi così a ritenere entrambi i detti agenti responsabili di negligenza, nè di avere contravvenuto ai regolamenti ;

Che secondo le deposizioni dei testimoni l'agente ferito trovavasi lateralmente al binario di servizio, in posizione da rimanere incolume, e tanto le lesioni su lui riscontrate che l'apprezzamento delle circostanze dell'accidente non accennavano ad un'azione, sia pure indiretta, del treno fuorviato determinante la caduta sotto il medesimo dell'agente stesso. Per cui anche da questo lato eravi dubbio se si potesse addossare al

capo stazione ed al guardiano il carico della responsabilità penale di un fatto, il quale non restava accertato se fosse o no successo senza l'intervento accidentale di cause di difficile od impossibile previsione :

Per tali motivi il Tribunale con sentenza del 10 novembre 1876 assolveva pienamente il capo stazione ed il guardia eccentriche.

Responsabilità civile delle amministrazioni ferroviarie pel fatto degli accidenti.

La responsabilità penale degli agenti al servizio delle ferrovie si completa colla responsabilità civile verso i terzi, a carico degli agenti stessi e delle amministrazioni ferroviarie cui i medesimi appartengono.

Così il Tribunale di commercio di Bologna dichiarandosi competente a conoscere di una causa per risarcimenti di danni intentata contro la Società delle ferrovie Meridionali, in dipendenza del disastro ferroviario avvenuto nella notte del 13 al 14 novembre 1874 sulla ferrovia Ancona-Bologna presso Castel San Pietro, ebbe a ritenere :

Che per quanto riguarda i sinistri e disastri avvenuti sulle ferrovie sia in massima stabilito, che spetti alle amministrazioni esercenti le medesime di giustificare i fatti, i quali potrebbero esimerle da ogni responsabilità, e non già ai viaggiatori feriti o malconci il provare la colpa, la quale è sempre in siffatta evenienza presunta ;

Che, per giustificare l'assoluta impossibilità da parte dell'amministrazione ferroviaria, di impedire l'urto fatale dei due treni, non potesse giovare alla medesima il dedurre, che nella sera del disastro infuriava una bufera eccezionale ; conciossiachè sia ovvio che la eccezionalità della perversa stagione dovesse far prevedere le difficoltà del servizio e far adottare maggiori precauzioni ;

Per queste ragioni il Tribunale con sentenza del 31 gennaio 1876 condannava la amministrazione stessa al pagamento dell'indennità richiesta ed alle spese del giudizio.

La Corte d'appello di Bologna con sua sentenza del 20 dicembre 1876 confermò quella precedentemente accennata del Tribunale di commercio ritenendo, che per l'articolo 1153 del Codice civile e 290 della legge dei lavori pubblici, la misura della responsabilità cui la Società era tenuta, doveva determinarsi da quella dei propri agenti, i quali furono condannati per non lieve colpa e negligenza a pena correzionale.

Tutte codeste severe applicazioni della legge civile e penale concorrono potentemente coi provvedimenti preventivi dell'autorità amministrativa, ad imprimere la maggiore regolarità al servizio ferroviario. Esse però dimostrano luminosamente come per raggiungere lo scopo convenga avere il servizio stesso

fortemente organizzato, con un personale scelto, collocato in condizioni convenienti, di guisa che alla coscienza delle proprie attribuzioni congiunga vigoria di corpo e di spirito per sostenerle a dovere.

## V.

### COMMISSARIATI PER IL SINDACATO E LA SORVEGLIANZA GOVERNATIVA DELL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE.

La sorveglianza sull'esercizio delle strade ferrate è esercitata in base :

Alla vigente legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, n° 2248, allegato *F*, ed ai due regolamenti a senso della medesima approvati con decreti Reali del 31 ottobre 1873, n° 1687 e 1688, entrambi in vigore dal 1° gennaio 1874 ;

Al regolamento relativo all'approvazione delle tariffe ferroviarie, e delle condizioni pel trasporto, pel magazzinaggio e per la resa delle merci, approvato con Regio decreto del 15 novembre 1869, n° 5348 ;

Alla vigente legge 14 giugno 1874, n° 1945 sulle tasse imposte sui trasporti per strada ferrata, ed al regolamento per l'esecuzione della medesima approvato con Regio decreto 7 agosto 1874, n° 2050.

Durante l'anno 1876, pel personale dei commissariati continuò ad essere in vigore la pianta organica approvata con Regio decreto dell' 11 gennaio 1874, n° 1780.

Però siccome tale organico riscontravasi troppo ristretto, stante l'aumento di oltre 1000 chilometri dal 1874 in poi, si è provveduto segnatamente per la sorveglianza delle opere di straordinario mantenimento e di miglioramento, eseguite per conto dello Stato, lungo le linee toscano-liguri e le calabro-sicule, dalla Società esercente le ferrovie dell'Alta Italia e da quelle delle ferrovie Meridionali, applicando temporariamente ai commissariati ingegneri ed assistenti già addetti alla sorveglianza delle costruzioni delle ferrovie stesse.

Le somme per le spese di sorveglianza, stanziato nel bilancio per l'esercizio 1876 erano :

|                                     |              |
|-------------------------------------|--------------|
| Per spese fisse personali . . . . . | L. 348,500 » |
| Per spese variabili . . . . .       | » 55,000 »   |
| Totale . . . . .                    | L. 403,500 » |

|                                                                |                     |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|
| Le spese effettivamente liquidate risultarono invece . . . . . | » 379,342 55        |
| Colla differenza in meno di . . . . .                          | L. <u>24,157 45</u> |

Leggi e regolamenti concernenti l'esercizio delle strade ferrate.

Spese dei commissariati per l'anno 1876.

proveniente da risparmi sopra il fondo degli stipendi, per vacanze di posti, e da spese rimaste insoddisfatte al 31 dicembre 1876.

Nomine e promozioni nel personale dei commissariati nell'anno 1876.

In base al succitato regolamento approvato con Regio decreto 31 ottobre 1873, n° 1688 furono nell'anno 1876 ammessi, mediante esami di concorso, 3 ingegneri allievi e 4 applicati di 3° classe; si promossero tre ingegneri allievi ad ingegneri di manutenzione e locomozione, ed un applicato dalla 3° passò alla 2° classe: inoltre è stato collocato a riposo un sotto-commissario amministrativo di 3° classe già in disponibilità per riduzione di ruolo dal 1° febbraio 1874.

Ingegneri allievi mantenuti all'estero per studi di perfezionamento.

Durante l'anno 1876, a tenore del regolamento sul personale del Genio Civile, approvato con Reale decreto 10 gennaio 1875, n° 2333, furono inviati all'estero due ingegneri allievi per compiere gli studi di perfezionamento in materie particolarmente attinenti al servizio ferroviario; e ciò sulla base di speciali programmi ad essi appositamente assegnati dal Ministero, e con obbligo di dar prova del profitto fatto dai medesimi, mediante periodiche relazioni sopra le varie materie formanti oggetto dei loro studi.

Roma, 15 giugno 1877.

*Il Direttore Generale delle Strade Ferrate*  
P. VALSECCHI.

# INDICE

## PARTE PRIMA

### COSTRUZIONI FERROVIARIE PER CONTO DIRETTO DELLO STATO

|                                                                                                       |             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----|
| <b>PREAMBOLO</b> . . . . .                                                                            | <i>Pag.</i> | 7  |
| I. Ferrovie <b>Calabro-Sicule</b> (Linee in esecuzione della legge 31 agosto 1868, n° 4587) . . . . . | »           | 8  |
| II. Id. <b>Calabro-Sicule</b> (Linee in esecuzione della legge 28 agosto 1870, n° 5558) . . . . .     | »           | 15 |
| III. Ferrovia <b>Asciano-Grosseto</b> . . . . .                                                       | »           | 27 |
| IV. Id. <b>Ligure</b> . . . . .                                                                       | »           | 29 |
| V. Id. <b>Savona-Bra</b> e diramazione <b>Cairo-Acqui</b> . . . . .                                   | »           | 39 |
| <b>Riassunto e Considerazioni generali</b> . . . . .                                                  | »           | 40 |
| <b>Elenco dei quadri</b> allegati alla parte prima . . . . .                                          | »           | 43 |

## PARTE SECONDA

### COSTRUZIONE DI FERROVIE CONCESSE ALL'INDUSTRIA PRIVATA

|                                                                     |             |     |
|---------------------------------------------------------------------|-------------|-----|
| <b>CENNI PRELIMINARI</b> . . . . .                                  | <i>Pag.</i> | 153 |
| 1° Ferrovia da <i>Gozzano</i> ad <i>Alzo</i> . . . . .              | »           | 154 |
| 2° Id. da <i>Ozieri</i> ad <i>Oristano</i> . . . . .                | »           | 154 |
| 3° Id. da <i>Ozieri</i> a <i>Terranova</i> . . . . .                | »           | 154 |
| 4° Id. da <i>Como</i> a <i>Chiasso</i> (Confine Svizzero) . . . . . | »           | 155 |
| 5° Id. da <i>Termoli</i> alla linea <i>Foggia-Napoli</i> . . . . .  | »           | 158 |
| 6° Id. da <i>Aquila</i> a <i>Rieti</i> . . . . .                    | »           | 158 |



|                                                                                                                                                                                                              |      |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|
| 7° Ferrovia da <i>Laura</i> ad <i>Avellino</i> . . . . .                                                                                                                                                     | Pag. | 158 |
| 8° Id. dalle <i>Cave dei marmi</i> a <i>Carrara</i> e da <i>Avenza al mare</i> . . . . .                                                                                                                     | »    | 161 |
| 9° Id. da <i>Gemona-Ospedaletto</i> a <i>Pontebba</i> . . . . .                                                                                                                                              | »    | 162 |
| 10. Id. da <i>Firenze</i> a <i>Prato</i> ed a <i>Poggio Cajano</i> (a cavalli) . . . . .                                                                                                                     | »    | 165 |
| 11. Id. da <i>Palazzolo</i> a <i>Paratico</i> con diramazione al lago d'Iseo . . . . .                                                                                                                       | »    | 166 |
| 12. Id. da <i>Legnago</i> a <i>Rovigo</i> e ad <i>Adria</i> . . . . .                                                                                                                                        | »    | 168 |
| 13. Id. da <i>Vicenza</i> a <i>Thiene</i> ed a <i>Schio</i> . . . . .                                                                                                                                        | »    | 169 |
| 14. Id. da <i>Verona</i> a <i>Legnago</i> . . . . .                                                                                                                                                          | »    | 171 |
| 15. Id. da <i>Tremezzina</i> a <i>Porlezza</i> . . . . .                                                                                                                                                     | »    | 173 |
| 16. Id. da <i>Luino</i> a <i>Fornasette</i> . . . . .                                                                                                                                                        | »    | 173 |
| 17. Id. da <i>Palermo</i> a <i>Marsala</i> ed a <i>Trapani</i> . . . . .                                                                                                                                     | »    | 173 |
| 18. Id. da <i>Vicenza</i> a <i>Treviso</i> . . . . .                                                                                                                                                         | »    | 174 |
| 19. Id. da <i>Padova</i> a <i>Bassano</i> . . . . .                                                                                                                                                          | »    | 174 |
| 20. Id. da <i>Pontegalera</i> a <i>Fiumicino</i> . . . . .                                                                                                                                                   | »    | 182 |
| 21. Id. da <i>Treviglio</i> a <i>Rovato</i> . . . . .                                                                                                                                                        | »    | 184 |
| 22. Id. da <i>Ciampino</i> a <i>Nemi</i> . . . . .                                                                                                                                                           | »    | 187 |
| 23. Id. da <i>Ciriè</i> a <i>Lanzo</i> . . . . .                                                                                                                                                             | »    | 189 |
| 24. Id. da <i>Milano</i> a <i>Saronno</i> . . . . .                                                                                                                                                          | »    | 191 |
| 25. Id. da <i>Parma</i> a <i>Brescia</i> . . . . .                                                                                                                                                           | »    | 194 |
| 26. Id. da <i>Brescia</i> ad <i>Iseo</i> . . . . .                                                                                                                                                           | »    | 194 |
| Ippoferrovia da <i>Settimo Torinese</i> a <i>Rivarolo Canavese</i> . . . . .                                                                                                                                 | »    | 198 |
| Stazione marittima di <i>Venezia</i> . . . . .                                                                                                                                                               | »    | 201 |
| Ferrovia del <i>S. Gottardo</i> . . . . .                                                                                                                                                                    | »    | 202 |
| Quadro delle Strade ferrate italiane in esercizio al 1° gennaio 1877, con indicazione delle lunghezze ripartite per provincia e del loro rapporto colla popolazione e colla superficie territoriale. . . . . | »    | 208 |
| Quadro cronologico delle linee e dei tronchi di ferrovia secondo l'ordine della loro apertura dal 1° gennaio al 31 dicembre 1876 . . . . .                                                                   | »    | 224 |

## P A R T E T E R Z A

### ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

|                                                                                                                                                             |      |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|
| I. <b>Sviluppo, costo e dotazione di materiale mobile delle ferrovie italiane in esercizio</b> . . . . .                                                    | Pag. | 227 |
| Prospetto delle ferrovie italiane in esercizio, in costruzione, approvate o concesse al 1° gennaio 1877 . . . . .                                           | »    | 230 |
| Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 1° gennaio 1877 per l'esercizio delle ferrovie italiane . . . . .                           | »    | 232 |
| Prospetto riassuntivo dell'importo dei lavori di costruzione e del materiale di dotazione delle ferrovie italiane in esercizio al 1° gennaio 1877 . . . . . | »    | 234 |

**II. Prospetti statistici e cenni sommari sul servizio delle singole reti:**

|                                                   |      |     |
|---------------------------------------------------|------|-----|
| A. — Ferrovie dell' <i>Alta Italia</i> . . . . .  | Pag. | 237 |
| B. — Id. <i>Romane</i> . . . . .                  | »    | 257 |
| C. — Id. <i>Meridionali</i> . . . . .             | »    | 273 |
| D. — Id. <i>Calabro Sicule</i> . . . . .          | »    | 289 |
| E. — Id. <i>Sarde</i> . . . . .                   | »    | 305 |
| F. — Ferrovia <i>Torino-Ciriè-Lanzo</i> . . . . . | »    | 319 |
| G. — Id. <i>Vicenza-Thiene-Schio</i> . . . . .    | »    | 333 |
| H. — Id. <i>Torino-Rivoli</i> . . . . .           | »    | 347 |
| I. — <i>Reti riunite</i> . . . . .                | »    | 361 |

**III. Orari, tariffe, servizi cumulativi:**

|                                                                                                                         |   |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----|
| 1° — <i>Orari</i> . . . . .                                                                                             | » | 372 |
| 2° — <i>Tariffe e condizioni per i trasporti:</i>                                                                       |   |     |
| a) Ferrovie dell' <i>Alta Italia</i> . . . . .                                                                          | » | 373 |
| b) Id. <i>Romane</i> . . . . .                                                                                          | » | 376 |
| c) Id. <i>Meridionali e Calabro Sicule</i> . . . . .                                                                    | » | 377 |
| d) Id. <i>Vicenza-Thiene-Schio</i> . . . . .                                                                            | » | 378 |
| 3° — <i>Servizio cumulativo fra le Società ferroviarie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali</i> . . . . . | » | 378 |
| 4° — <i>Viaggi circolari italiani</i> . . . . .                                                                         | » | 378 |
| 5° — <i>Servizio cumulativo ferroviario-marittimo</i> . . . . .                                                         | » | 379 |
| 6° — Id. <i>id. Italo-Francese</i> . . . . .                                                                            | » | 379 |
| 7° — Id. <i>id. Italo-Franco-Svizzero</i> . . . . .                                                                     | » | 380 |
| 8° — Id. <i>id. Italo-Germanico e Italo-Badese-Svizzero</i> . . . . .                                                   | » | 380 |
| 9° — Id. <i>id. Italo-Austriaco</i> . . . . .                                                                           | » | 381 |
| 10. — <i>Trasporto della Valigia delle Indie</i> . . . . .                                                              | » | 381 |

**IV. Polizia e giurisprudenza ferroviaria . . . . .** » 384

**V. Commissariati per il sindacato e la sorveglianza governativa dell'esercizio delle strade ferrate . . . . .** » 391



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DIREZIONE GENERALE DELLE STRADE FERRATE

# CARTA

DELLE

# FERROVIE ITALIANE

al 31 dicembre 1876

— in esercizio  
— in costruzione  
— in progetto

| RIASSUNTO GENERALE<br>DELLE FERROVIE ITALIANE<br>AL 31 DICEMBRE 1876 | LUNGHEZZA             |                         |                      | TOTALE       |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|--------------|
|                                                                      | in esercizio<br>Chil. | in costruzione<br>Chil. | in progetto<br>Chil. |              |
| Linee comprese nella Rete dell'Alta Italia . . .                     | 3.461                 | 64                      | 6                    | 3.531        |
| id. id. delle Romane . . .                                           | 1.673                 | 24                      | "                    | 1.697        |
| id. id. delle Meridionali . . .                                      | 1.454                 | "                       | 193                  | 1.647        |
| id. id. delle Calabro-Sicule . . .                                   | 1.085                 | 208                     | "                    | 1.293        |
| id. id. delle Sarde . . .                                            | 198                   | "                       | 190                  | 388          |
| Linee diverse . . .                                                  | 90                    | 189                     | 380                  | 668          |
| <b>TOTALE . . .</b>                                                  | <b>7.070</b>          | <b>485</b>              | <b>789</b>           | <b>9.224</b> |



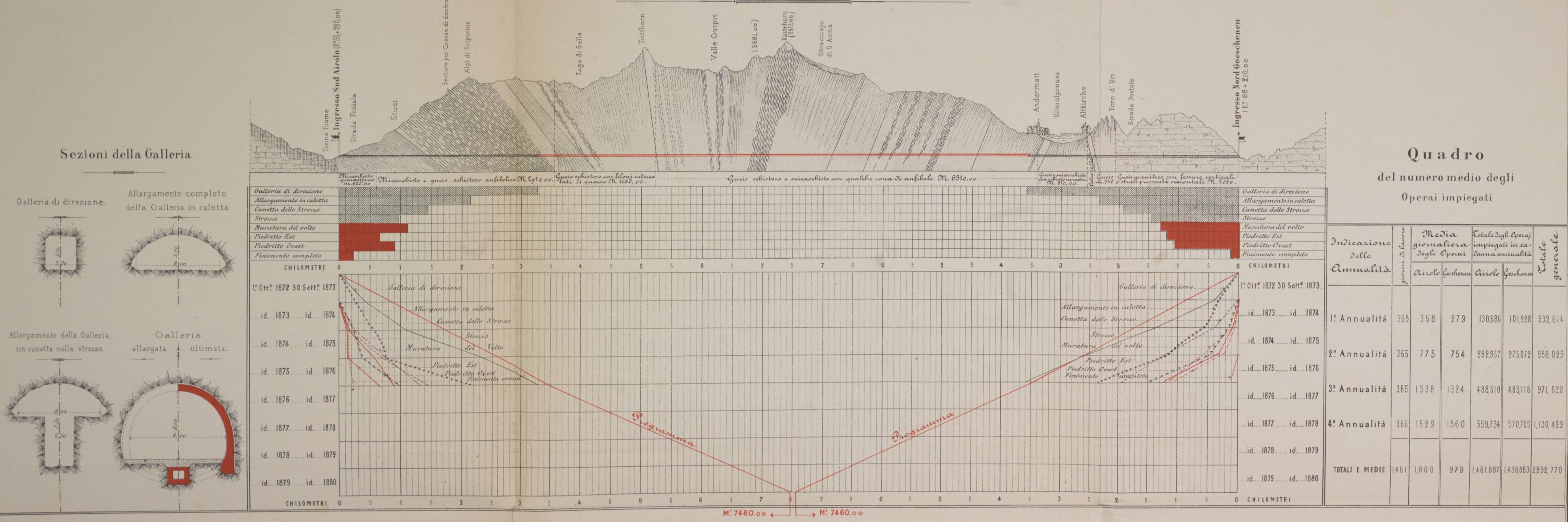
Scala 1:2,000,000



# MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - DIREZIONE GENERALE DELLE STRADE FERRATE

## GRANDE GALLERIA DEL S. GOTTARDO

QUADRO GRAFICO DELL'AVANZAMENTO ANNUALE DELLA GALLERIA DAL PRINCIPIO DEI LAVORI A TUTTO IL 30 SETTEMBRE 1876. ( Termine del 4.º Esercizio )



QUADRO dell'importo dei Lavori secondo il Programma della Società del S. Gotthardo ed effettivamente eseguiti durante gli Esercizii 1872-1873, 1873-1874, 1874-1875, 1875-1876.

| Designazione delle Annualità                         | Importo dei lavori   |                         | Quota spettante al Governo Italiano |                     | Totale delle somme pagate dal Governo Italiano | Annotazioni                                                               |
|------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------------------|---------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
|                                                      | secondo il programma | effettivamente eseguiti | per lavori eseguiti                 | per indennità fissa |                                                |                                                                           |
| 1.ª Annualità - 1.º Ottobre 1872 - 30 Settembre 1873 | 12,154,178           | 7,473,000               | 780,881 94                          | 1,666,666 66        | 2,447,548 60                                   | Il Concorso del Governo Italiano per la Grande                            |
| 2.ª Annualità - 1.º id. 1873 30 id. 1874             | 11,237,748           | 5,723,000               | 1,970,299 94                        | 1,666,666 66        | 3,637,666 60                                   | Galleria del S. Gotthardo è di Lire 45,000,000,00 dei                     |
| 3.ª Annualità - 1.º id. 1874 30 id. 1875             | 13,490,143           | 6,225,415               | 2,236,984 41                        | 1,666,666 67        | 3,903,651 08                                   | quali 30,000,000,00 da pagarsi in ragione di 45/85                        |
| 4.ª Annualità - 1.º id. 1875 30 id. 1876             | 12,393,867           | 5,809,160               | 3,075,437 54                        | 1,666,666 66        | 4,742,104 20                                   | dei lavori eseguiti per la Galleria e 15,000,000,00                       |
| <b>Totale</b>                                        | <b>49,272,941</b>    | <b>25,232,575</b>       | <b>8,064,303 83</b>                 | <b>6,666,666 65</b> | <b>14,730,970 48</b>                           | <b>da pagarsi in nove annualità fissa di Lire 1,666,666,66, ciascuna.</b> |

QUADRO dell'avanzamento dei lavori in Galleria in confronto col Programma a tutto il 30 Settembre 1876.

| Designazione dei lavori | 1.ª Annualità 1872 - 1873 |           | 2.ª Annualità 1873 - 1874 |           | 3.ª Annualità 1874 - 1875 |           | 4.ª Annualità 1875 - 1876 |           | Totale complessivo dei lavori eseguiti | Lavori da eseguirsi secondo il programma | Differenza |         |          |
|-------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|-----------|---------------------------|-----------|---------------------------|-----------|----------------------------------------|------------------------------------------|------------|---------|----------|
|                         | Airolo                    | Göschenen | Airolo                    | Göschenen | Airolo                    | Göschenen | Airolo                    | Göschenen |                                        |                                          | in più     | in meno |          |
|                         | Galleria di direzione     | 415 90    | 376 "                     | 1,089 "   | 1,354 "                   | 2,302 70  | 2,376 70                  | 3,284 "   |                                        |                                          | 3,594 "    | 6,878 " | 6,890 60 |
| Allargamento in calotta | 260 "                     | 310 "     | 388 "                     | 541 50    | 875 "                     | 1,169 60  | 2,143 "                   | 2,361 10  | 4,304 10                               | 4,456 00                                 | 152 90     | "       | 973 60   |
| Cunetta dello Strozzo   | "                         | "         | 189 "                     | 382 30    | 699 "                     | 1,199 40  | 1,452 "                   | 1,929 50  | 3,381 40                               | 3,555 "                                  | 174 "      | "       | 618 60   |
| Strozzo                 | "                         | "         | 204 "                     | 120 "     | 378 "                     | 463 50    | 988 "                     | 1,444 90  | 2,432 90                               | 3,051 30                                 | 618 "      | "       | 618 60   |
| Mantura del volto       | "                         | "         | 231 "                     | 76 "      | 766 "                     | 584 "     | 1,303 "                   | 1,108 "   | 2,411 "                                | 2,411 "                                  | "          | "       | 1,027 "  |
| Piedritto Est           | "                         | "         | 101 "                     | 90 "      | 101 90                    | 318 "     | 639 70                    | 1,212 10  | 1,851 80                               | 2,501 84                                 | 650 04     | "       | 650 04   |
| Piedritto Ovest         | "                         | "         | 141 "                     | 82 "      | 583 20                    | 214 50    | 898 80                    | 1,060 "   | 1,958 80                               | 2,411 "                                  | 452 10     | "       | 452 10   |
| Finimento completo      | "                         | "         | 115 "                     | "         | "                         | "         | 215 "                     | 135 "     | 350 "                                  | 2,648 "                                  | 2,298 "    | "       | 2,298 "  |

ROMA STABILI LITOGRAFIA VIRANO & TRAND.













