



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>



FERROVIE DELLO STATO

—
DIREZIONE GENERALE
—

RELAZIONE

dell'Amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato

per l'anno finanziario 1917-18



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE BERTERO

7





FERROVIE DELLO STATO

—
DIREZIONE GENERALE
—

RELAZIONE

dell'Amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato

per l'anno finanziario 1917-18



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE BERTERO

Roma, li 30 novembre 1918.

Eccellenza,

Mi onoro di presentare a V. E. la relazione dell'Amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato per l'anno finanziario 1917-18, nella quale, rilevate le difficoltà sempre più gravi causate dalla guerra, ho brevemente riassunto, e per l'intero periodo delle ostilità, i provvedimenti adottati per superarle e quelle prestazioni e contributi dati dall'Azienda nelle diverse forme della sua attività, che mostrano come essa sia stata la maggiore e più immediata cooperatrice delle azioni militari.

Le condizioni eccezionali in cui si svolse il servizio sono in rapporto diretto con i risultati finanziari; i quali perciò sono paragonati con quelli dei tre anni precedenti, anch'essi perturbati dalla guerra, e del 1913-14, che fu l'ultimo anno normale.

Come di consueto, la relazione illustra le risultanze del conto consuntivo delle entrate e delle spese della rete ferroviaria propriamente detta e quelle delle varie gestioni affidate alla Azienda, e cioè: navigazione con le isole, piroscafi da carico, linee secondarie sicule a scartamento ridotto, case economiche per i ferrovieri, liquidazione delle cessate gestioni, studi e costruzione di nuove ferrovie per conto diretto dello Stato, costruzione ed esercizio di ferrovie in Libia. Essa illustra pure la parte straordinaria del bilancio (spese patrimoniali) ed accenna ai nuovi impianti e alle provviste di materiali occorrenti, in rapporto all'aumento dei traffici ed ai bisogni accentuati o creati dalla guerra.

Con perfetta osservanza

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

A S. E. l'on. Giuseppe De Nava
Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari.

INDICE

PRODOTTI E SPESE — RISULTATI FINANZIARI	<i>Pag.</i> 1
CONTRIBUTO ALLA GUERRA	» 26
PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI E MINISTERIALI	» 40
LUNGHEZZA DELLA RETE ESERCITATA	» 54
ORDINAMENTO DELL'AZIENDA, CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE E COMMISSIONI	» 56
SEGRETARIATO (Segreteria del Consiglio d'amministrazione - Affari generali e segreteria - Lavori - Esercizio - Biglietti - Contratti - Statistica - Istituto sperimentale).	» 60
MOVIMENTO E TRAFFICO	» 63
Impianti, contratti e norme di esercizio.	» 64
Servizio viaggiatori	» 67
Servizio merci.	» 69
TARIFFE E CONDIZIONI PEI TRASPORTI — SERVIZI CUMULATIVI E DI CORRISPON-	
DENZA — CONTROLLO PRODOTTI	» 77
Viaggiatori e bagagli	» 77
Merci.	» 79
Servizio merci internazionale	» 81
Servizi cumulativi e di corrispondenza	» 81
Servizio doganale	» 83
Avarie, furti, mancanze, ritardi, indennizzi	» 83
Controllo prodotti.	» 86
TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE.	» 88
Percorrenze.	» 88
Trazione a vapore	» 90
Trazione elettrica	» 95
Situazione del materiale rotabile. Nuovi acquisti. Demolizioni	» 97
Studi di nuovi tipi. Migliorie. Esperimenti.	» 100

Conservazione, manutenzione, riparazioni del materiale rotabile	Pag. 102
Lavori per l'Amministrazione militare.	» 106
Utilizzazione del materiale rotabile	» 108
Macchinario e materiale d'esercizio	» 112
SORVEGLIANZA E MANUTENZIONE DELLE LINEE E DEI FABBRICATI — NUOVI	
IMPIANTI E MIGLIORAMENTI.	
Sorveglianza delle linee	» 114
Manutenzione ordinaria	» 117
Manutenzione straordinaria per prevenire e riparare danni di forza maggiore	» 118
Provvedimenti sulle linee e nelle stazioni colpite dal terremoto	» 120
Rinnovamenti e rifacimenti dell'armamento	» 121
Lavori di interesse militare	» 121
Nuovi impianti e miglioramenti	» 122
<i>Stazioni e fermate</i>	» 123
<i>Lavori lungo le linee</i>	» 127
<i>Officine e depositi locomotive.</i>	» 127
<i>Servizio d'acqua</i>	» 129
<i>Dormitori del personale</i>	» 130
<i>Apparecchi di segnalamento e di sicurezza</i>	» 130
<i>Massicciata.</i>	» 132
<i>Rafforzamento e sistemazione di travate metalliche. Nuove travate. Ponti in muratura ed in cemento armato.</i>	» 132
<i>Raddoppiamento di binari.</i>	» 133
<i>Impianti di trazione elettrica</i>	» 133
<i>Lavori diversi.</i>	» 135
APPROVVIGIONAMENTI.	» 137
Combustibili	» 139
Olii e lubrificanti.	» 139
Materiale fisso — Materiali d'armamento	» 140
Materiale rotabile	» 141
Macchinario	» 143
Materiali di officina, pezzi di ricambio, materiali di esercizio e materiali di ordinario consumo.	» 143
Stampati e cancelleria	» 144
Vestiaro uniforme per il personale	» 144
Magazzino — Movimento delle scorte.	» 145
PERSONALE.	» 146
Situazione numerica.	» 147
Assunzioni	» 147
Avanzamenti, cambi di qualifica, reintegrazioni, regolarizzazioni, aspettative	» 148
Cessazione dal servizio di agenti di ruolo	» 148
Provvedimenti disciplinari.	» 148
Ricorsi al Consiglio di Stato	» 150
Sussidi e scuole	» 150
Gratificazioni e compensi	» 151
Distintivo speciale di guerra	» 151

Nuovi regolamenti	Pag. 151
Fondo pensioni e sussidi	» 152
Opera di previdenza a favore del personale ferroviario.	» 154
SERVIZIO SANITARIO	» 157
CASE ECONOMICHE PER I FERROVIERI	» 162
NAVIGAZIONE	» 165
Flotta, personale e risultati generali finanziari.	» 165
Navigazione con le isole	» 166
Ferry-boats per lo stretto di Messina.	» 167
Piroscafi da carico (cargo-boats)	» 168
ESERCIZIO DELLE FERROVIE SECONDARIE (GRUPPO SICILIA)	» 171
CONTENZIOSO	» 174
Controversie relative al personale	» 175
Controversie relative al contratto di trasporto	» 180
Controversie di carattere patrimoniale relative ad espropriazioni, appalti di lavori, forniture, ecc.	» 183
RAGIONERIA E CASSA. — RISCONTRO SULLE ENTRATE E SULLE SPESE	» 192
Cessioni di stipendi e paghe del personale.	» 194
Gestione dei mutui al personale.	» 195
Fondo di garanzia per le cessioni di stipendio o paghe del personale	» 196
Riscontro della Corte dei conti	» 198
LIQUIDAZIONE DELLE CESSATE GESTIONI	» 203
STUDI E COSTRUZIONI DI NUOVE FERROVIE.	» 208
Costruzioni per conto diretto dello Stato	» 208
<i>Linea Cuneo-Ventimiglia</i>	» 208
» <i>direttissima Genova-Tortona</i>	» 208
» <i>Ronco-Arquata</i>	» 208
» <i>Bologna-Verona</i>	» 208
» <i>Fossano-Mondovì-Ceva</i>	» 209
» <i>Spilimbergo-Gemona</i>	» 209
» <i>Sant'Arcangelo-Urbino</i>	» 209
» <i>direttissima Bologna-Firenze</i>	» 209
» <i>direttissima Roma-Napoli</i>	» 209
<i>Linee della Basilicata e della Calabria</i>	» 209
<i>Rete complementare della Sicilia</i>	» 210
<i>Linee del Veneto</i>	» 210
Espropriazioni	» 211
Studi di nuove linee	» 211
Sorveglianza della costruzione di linee concesse all'industria privata	» 211
Vertenze con le imprese	» 211
FERROVIE LIBICHE	» 213
Tripolitania.	» 213
Cirenaica.	» 215

ALLEGATI:

N.	1. Bilancio generale al 30 giugno 1918	Pag. 219
»	2. Bilancio 1917-18. Entrate e spese d'esercizio ordinarie, complementari, ed accessorie (<i>al netto</i>).	» 225
»	3. Lunghezza della rete esercitata (1917-18).	» 230
»	4. Prodotti del traffico (1917-18) della rete ferroviaria, (comprese le ferrovie complementari sicule e lo stretto di Messina ed esclusa la navigazione)	» 249
»	5. Prodotti del traffico (1917-18) delle linee di navigazione con le isole.	» 249
»	6. Anticipazioni del tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio	» 252
»	7. Dimostrazione delle somme approvate (impegni) e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 per spese della parte straordinaria del bilancio.	» 253
»	8. Consistenza patrimoniale al 30 giugno 1918 dei materiali di scorta nei magazzini o in corso di regolarizzazione per lavori ed impianti.	» 254
»	9. Consistenza del materiale rotabile al 30 giugno 1917 e 1918.	» 255
»	10. Consistenza del materiale di navigazione al 30 giugno 1918.	» 259
»	11. Valore inventariale del materiale rotabile, del materiale di esercizio e del materiale galleggiante, al 30 giugno 1917 e 1918	» 257
»	12. Situazione generale del personale al 30 giugno 1918.	» 260
»	13. Somme autorizzate, stanziamenti, impegni e spese dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918, per la costruzione di nuove linee ferroviarie, affidata all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.	» 264
»	14. Aumenti di potenzialità conseguiti nelle stazioni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918	» 263
»	15. Potenzialità delle stazioni al 30 giugno 1905 e aumento a tutto il 30 giugno 1918.	» 266
»	16. Raddoppiamenti di binario approvati dal 1° luglio 1905, attivati od in corso di esecuzione al 30 giugno 1918	» 268
»	17. Percorrenza dei treni e del materiale rotabile per compartimento (1917-18)	» 272
»	18. Percorrenza dei veicoli (1917-18).	» 271
»	19. Percorrenza dei locomotori a vapore ed elettrici (1917-18)	» 274
»	20. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici a vapore a scartamento ordinario nel 1917-18 e relativa spesa.	» 276
»	21. Consumo di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche nel 1917-18 e relativa spesa	» 275
»	22. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive a vapore a scartamento ridotto nel 1917-18 e relativa spesa	» 278
»	23. Carico delle merci distinto per compartimenti dal 1908-9 al 1917-18	» 279
»	24. Carico delle merci — Intera rete (1916-17 e 1917-18)	» 280
»	25. Carico ai porti (1916-17 e 1917-18) e riepilogo (1908-09 al 1917-18).	» 281
»	26. Merci importate da reti estere (1916-17 e 1917-18)	» 286
»	27. Merci esportate su reti estere (1916-17 e 1917-18).	» 287
»	28. Carico in tonnellate e carri caricati ai porti di <i>Genova, Venezia, Savona e Livorno</i> (dal 1900-01 al 1917-18).	» 288

VIII

N. 29. Carri scaricati e caricati al porto di <i>Genova</i> , suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione (1916-17 e 1917-18)	Pag. 290
» 30. Carri scaricati e caricati al porto di <i>Venezia</i> , suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione (1916-17 e 1917-18)	» 291
» 31. Carri scaricati e caricati al porto di <i>Savona</i> , suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione (1916-17 e 1917-18)	» 292
» 32. Carri scaricati e caricati al porto di <i>Livorno</i> , suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione (1916-17 e 1917-18)	» 293
33. Peso in tonnellate delle principali merci caricate ai porti e carri utilizzati (dal 1908-09 al 1917-18)	» 294
» 34. Carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali 1913, 1914, 1915, 1916 e 1917.	» 296
» 35. Carri caricati di agrumi in Sicilia (dal 1911-12 al 1917-18)	» 297
» 36. Utilizzazione media giornaliera dei carri, esclusi i carri in riparazione (dal 1908-09 al 1917-18)	» 298
» 37. Servizio merci — Carico, percorrenze ed introiti	» 299
» 38. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci pel percorso delle ferrovie dello Stato (1917-18)	» 300
» 39. Accidenti nel servizio e loro conseguenze (dal 1906-07 al 1917-18)	» 301
» 40. Riassunto numerico delle liti ripartite per materia (1917-18)	» 304
» 41. Esperienze eseguite dall'Istituto sperimentale.	» 308
» 42. Variazioni avvenute nelle località ferroviarie durante il 1917-18.	» 311
» 43. Prospetto delle liti distinte a difesa diretta o dei delegati	» 313
» 44. Prospetto delle liti classificate per valore	» 314

GRAFICI:

- N. I. Movimento di carri derrate (dal 1907-08 al 1917-18).
- » II. Carico in tonnellate effettuato sulla rete (dal 1908-09 al 1917-18).
- » III. Carico in carri effettuato sulla rete (dal 1908-09 al 1917-18).
- » IV. Merci giacenti al porto di *Genova* in attesa del carico (dal 1913-14 al 1917-18)
- » V. Merci giacenti al porto di *Venezia* » »
- » VI. Merci giacenti al porto di *Savona* » »
- » VII. Trasporti vendemmiali (1916 e 1917).
- » VIII. Campagna agrumaria nel compartimento di Palermo (dal 1913-14 al 1917-18).
- » IX. Prodotti del traffico per gestione (dal 1904-05 al 1917-18).

PRODOTTI E SPESE — RISULTATI FINANZIARI.

Il consuntivo allegato (all. n. 2) mostra, al netto e per la parte ordinaria del bilancio, le entrate e le spese delle ferrovie dello Stato nell'anno finanziario 1917-18. Comprende, oltre l'esercizio della rete propriamente detta, gli altri: dei *ferry-boats* attraverso lo stretto di Messina, delle ferrovie secondarie sicule, della navigazione con le isole e dei piroscafi da carico.

Le entrate ammontano complessivamente a lire 1.426.312.784,55 e le spese a lire 1.426.308.542,56; quando però si faccia astrazione dal contributo al fondo dell'Opera di previdenza per gli orfani del personale e per l'indennità di buonuscita di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641, le due cifre si riducono rispettivamente a lire 1.418.561.853,27 ed a lire 1.418.557.611,28. Comunque, è risultato un avanzo netto da versarsi al Tesoro di lire 4.241,99.

L'anno 1917-18 è il quarto di un periodo affatto eccezionale, in cui la guerra con i suoi molteplici perturbamenti ha agito su tutte le attività dell'azienda; perciò i risultati finanziari, che riassumono in poche cifre l'opera dell'Amministrazione, non possono essere considerati con i criteri dei tempi normali. Per un'equa valutazione, occorre paragonarli anzitutto con quelli degli esercizi precedenti in modo da vedere come essi, e gli elementi principali da cui risultano, siano variati nel periodo della guerra, partendo dai valori toccati nel 1913-14, che fu l'ultimo anno normale.

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Entrate	614.648.254,20	620.098.632,24	849.450.715,30	1.204.986.698,00	1.418.561.853,27
Spese	586.580.191,95	641.003.829,81	819.345.526,70 (a)	1.120.280.941,14	1.418.557.611,28
Differenza:					
Attiva - Versamento al Tesoro	28.068.062,25	. . . . .	30.105.188,60	84.705.746,86	4.241,99
Passiva - Sovvenzione del Tesoro . . . . .	. . . . .	20.905.197,57	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Variazione della diffe- renza rispetto al 1913- 1914 . . . . .	. . . . .	- 48.973.259,82	+ 2.037.126,35	+ 56.637.684,61	- 28.063.820,26

(a) Escludendo gli interessi in lire 618.851,13 corrispondenti alla sovvenzione avuta dal Tesoro in L. 20.905.197,57 per colmare il disavanzo dell'esercizio 1914-15.

Queste cifre sono fra loro omogenee, perchè le entrate dell'anno 1917-18, al pari di quelle degli anni precedenti, sono al netto del 6 per mille versato all'Opera di previdenza.

Si rileva che nel primo anno di guerra le entrate subirono un lievissimo aumento ma le spese crebbero in proporzione di molto maggiore, tanto da far passare l'esercizio da un avanzo di circa 28 milioni ad una passività di 21 milioni. Superato però il sussulto iniziale, che segnò un arresto improvviso in molte relazioni commerciali e quindi nel traffico senza peraltro permettere l'adozione di efficaci provvedimenti restrittivi nelle spese, ed entrato anche il nostro paese nel conflitto, introiti e spese presero a crescere rapidamente. Nel 1915-16 ambedue i titoli conseguirono, rispetto all'anno normale, un aumento quasi eguale che si aggira intorno ai 235 milioni e diedero quindi un avanzo poco diverso da quello del 1913-14: circa 30 milioni invece di 28. Nel 1916-17 continuò l'aumento vertiginoso; ma, mentre per gli introiti fu all'incirca di 355 milioni, all'uscita, anche in seguito alle restrizioni adottate, risultò di milioni 300, cioè minore di 55 milioni; quota di cui venne a giovare l'avanzo, crescendo di altrettanto e raggiungendo gli 85 milioni circa. Ed infine nel 1917-18 le due cifre crebbero ancora di molto; ma divenendo sempre più onerose le condizioni dell'esercizio, per esse gli aumenti furono ben diversi e diversi in senso opposto a quello verificatosi l'anno innanzi; per gli introiti circa milioni 213 e per le spese 298, cioè 85 milioni in meno, quale era appunto l'avanzo precedente: e però nel 1917-18 l'avanzo resta quasi annullato, risultando, esattamente, di appena lire 4.241,99.

L'andamento rilevato non muta, anzi si accentua maggiormente, se si considera la situazione, alla fine di ciascun anno, delle riserve accantonate dall'Amministrazione nell'anno stesso e nei precedenti.

	S I T U A Z I O N E						Aumenti o diminuzione al 30 giugno 1918 rispetto al 30 giugno 1917
	al 30 giugno 1914	al 30 giugno 1915	al 30 giugno 1916	al 30 giugno 1917	al 30 giugno 1918		
Riserva ordinaria per le spese impre- viste	4.150.000,00	363.290,32	11.700.000,00	30.000.000,00	19.979.532,58	—	10.020.467,42
Manutenzione straordinaria	329.629,05	—	830.128,54	—	—	—	—
Rinnovamento parte metallica dell'ar- mamento	24.582.598,08	21.361.479,92	18.807.515,09	32.959.786,12	29.359.622,16	—	3.600.163,96
Rinnovamento galleggianti	2.664.418,68	3.419.403,98	4.216.863,74	5.055.688,48	6.037.282,87	+	981.594,39
Spese complementari delle ferrovie se- condarie sicure	—	40.362,81	297.685,80	200.644,86	201.644,92	+	1.000,06
Riserva per rischi di mare per piroscafi della Navigazione e per trasporti della gestione di magazzino	—	80.000,00	2.256.685,69	21.629.631,19	41.945.822,11	+	20.316.190,92
Fondo di compensazione per le oscil- lazioni nei prezzi del combustibile	—	—	33.990.923,05	87.906.366,43	101.018.302,52	+	13.111.936,09
TOTALE GENERALE	31.726.645,81	25.264.537,03	72.099.801,91	177.752.117,08	198.542.207,16	+	20.790.090,08

Riguardo alle riserve è da notarsi:

1° che lo stanziamento stabilito dalla legge organica per far rinnovare la parte metallica dell'armamento fu eliminato, tra le spese complementari, negli anni 1914-15 e 1915-16, con i decreti Luogotenenziali 17 giugno 1915, n. 892, e 25 giugno 1916, n. 784; venne poi ripristinato nel 1916-17 per effetto del decreto Luogotenenziale 4 novembre 1917, n. 1849, ma nuovamente eliminato nel 1917-18 mediante il decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 918;

2° che il fondo di riserva per le spese impreviste subì una diminuzione di circa 10 milioni in seguito al prelevamento autorizzato con decreto Luogotenenziale 20 ottobre 1918, n. 1633;

3° che i fondi di riserva per i rischi di mare e per le oscillazioni nei prezzi e la ricostituzione delle scorte del combustibile vennero considerevolmente aumentati.

* * *

Entrate. — Per rendersi ragione delle cause di questi risultati complessivi, conviene analizzare, tanto per le entrate quanto per le spese, come siano variati i titoli da cui sono costituite.

Per le entrate si hanno i prodotti del traffico, gli introiti indiretti dell'esercizio, le entrate eventuali; elementi i cui valori nel quinquennio sono indicati esattamente qui di seguito:

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Prodotti del traffico	577.831.155,92	574.298.307,55	761.146.742,97	1.080.497.515,58	1.257.170.603,89
Introiti fuori traffico	32.753.761,78	34.049.406,70	87.359.432,83	120.448.610,00	131.801.090,13
Entrate eventuali	4.063.336,50	11.750.917,99	944.539,50	4.040.572,42	29.590.159,25
TOTALE	614.648.254,20	620.098.632,24	849.450.715,30	1.204.986.698,00	1.418.561.853,27

Nel primo anno di guerra si sono verificate piccole variazioni relative in tutti i gruppi di introiti, se si tien conto che le entrate eventuali per gli anni 1913-14 e 1914-15 comprendono lire 3.700.000 e lire 10.736.000 prelevate dal fondo di riserva.

Nei due esercizi successivi si verificò una forte ascesa nei prodotti del traffico e negli introiti indiretti; le entrate eventuali aumentarono pure nel 1916-17, per effetto principalmente delle differenze di cambio.

Nell'ultimo esercizio, 1917-18, continuò l'ascesa dei prodotti del traffico e degli introiti fuori traffico; ma relativamente più importante fu l'aumento delle entrate eventuali dovuto in special modo alle differenze di cambio e ad un prelevamento dalla riserva di lire 10.020.467,42.

L'elemento d'importanza preponderante nelle entrate, e che rappresenta il frutto diretto del lavoro proprio della azienda, è dato dai *prodotti del traffico*, i quali crebbero nel 1915-16, rispetto all'anno precedente, di 187 milioni contro un aumento complessivo di milioni 229 nelle entrate, nel 1916-17 di milioni 319 contro 356 e nel 1917-18 di 177 contro 214 milioni. Queste cifre eccezionali sono dovute essenzialmente alla guerra, come si vede separando all'incirca i trasporti militari da quelli ordinari e anche meglio determinando la percentuale della relativa entrata rispetto all'ammontare globale del traffico.

I. - Prodotti del traffico.

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
	Millioni di lire				
(a) Prodotti del traffico in totale . . .	577.831	574.298	761.146	1080.497	1257.170
Prodotti del traffico ordinario. . .	572.709	526.712	538.722	595.774	605.724
(b) Prodotti dei trasporti militari. . .	5.122	47.586	222.424	484.723	651.446
$\frac{100 \text{ b}}{\text{a}}$ Percentuale dei trasporti militari rispetto al totale dei prodotti del traffico	0,0088	0,083	0,292	0,449	0,518

Tali cifre cospicue mettono pure in evidenza il crescente contributo prestato dalle ferrovie per i bisogni dell'esercito operante.

La linea dei prodotti del traffico ordinario non presenta invece grandi sbalzi: dopo una lieve depressione nei primi due anni di guerra, si risollewa nel 1916-17 e ancora, per quanto meno, nel 1917-18. In questi ultimi due anni si è avuto un maggior gettito per aumenti di tariffe; ma anche deducendolo, i prodotti ordinari restano nell'ordine delle cifre raggiunte nei primi due anni eccezionali, 1914-15 e 1915-16. Non si potrebbe però dedurre che poco sia variato il traffico ordinario durante la guerra, in quanto molto difforni furono le cause che agirono su di esso durante il quadriennio: nel 1914-15 si ebbe un periodo di improvvisa interruzione del movimento commerciale e di incertezze nei nuovi orientamenti e ogni variazione fu spontanea; nel 1915-16 incominciarono le disposizioni restrittive che condussero ad una limitazione di traffico; nel 1916-17 vi fu l'azione combinata di queste disposizioni e degli aumenti di tariffe; nel 1917-18 si aggravarono le restrizioni, con la conseguenza di un più notevole spostamento di traffico dalla piccola alla grande velocità, si ebbe una riduzione di ben 550 chilometri circa nello sviluppo della rete per effetto della invasione nemica nel Friuli, e ulteriori aumenti di tariffe si deliberarono per sopperire alle crescenti spese e specialmente a quelle dei carboni. I prodotti separati non possono insomma mostrare quale sarebbe stato in condizioni normali l'andamento del traffico ordinario in confronto a quello del 1913-14, giac-

chè, oltre all'influenza molteplice ed implicita della guerra, concorse ad alterarlo la depressione provocata appunto dai provvedimenti eccezionali adottati.

Comunque, non è privo d'interesse seguire come siano variati i proventi delle singole gestioni formanti i prodotti del traffico, tanto se si considerano le cifre globali

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
	Millioni di lire				
Viaggiatori	230.397	199.634	253.288	324.123	404.340
Bagagli e cani	10.507	7.090	5.867	6.406	8.267
Merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata	61.443	78.531	158.957	319.928	400.279
Merci a piccola velocità	275.484	289.043	343.034	430.040	444.284
TOTALE . . .	577.831	574.298	761.146	1,080.497	1,257.170

quanto se vengono dedotti gli introiti militari:

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
	Millioni di lire				
Viaggiatori.	230.397	189.344	183.012	214.889	234.761
Bagagli e cani	10.507	7.055	5.406	6.200	8.137
Merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata	59.651	57.835	61.376	88.337	118.159
Merci a piccola velocità	272.184	272.478	288.928	286.348	244.667
TOTALE . . .	572.709	526.712	538.722	595.774	605.724

Mentre fino a tutto il 1916-17 gli incrementi nei prodotti del traffico trovavano riscontro nei migliori risultati tecnici conseguiti dall'Amministrazione per fronteggiare esigenze eccezionali, nell'ultimo anno, invece, specialmente per effetto dell'invasione nemica nelle provincie venete e di un'ulteriore riduzione di treni e di velocità, si ebbe un qualche regresso nella utilizzazione dei mezzi di trasporto.

A tutto il 1916-17, mentre crescevano i prodotti del traffico, la percorrenza dei treni, malgrado le limitazioni fatte per il servizio pubblico, rimase quasi la stessa; ma se si separano i convogli merci da quelli viaggiatori, per i primi si rileva un deciso incremento e per gli altri una diminuzione parimenti accentuata, come dal prospetto seguente in milioni di chilometri-treni:

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
Milioni di chilometri effettuati:					
dai treni viaggiatori e misti	73	65	63	55	40
dai treni merci e di servizio	45	45	54	62	52
TOTALE . . .	118	110	117	117	92

Nel 1917-18 la percorrenza complessiva diminuì sensibilmente, scendendo al disotto del valore toccato nell'ultimo anno normale; e ciò in seguito sia all'invasione del Veneto, sia ad ulteriori limitazioni. Percorrenze dei treni viaggiatori e merci diminuirono ambedue; ma se si considerano in ogni anno, invece dei valori assoluti, le percentuali dei due elementi rispetto alla loro somma, continua nel 1917-18 la diminuzione relativa per i convogli viaggiatori e l'aumento per quelli merci:

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
Percentuale della percorrenza:					
dei treni viaggiatori e misti rispetto alla percorrenza totale	62	59	54	47	43
dei treni merci e di servizio rispetto alla percorrenza totale	38	41	46	53	57
Percorrenza totale . . .	100	100	100	100	100

Il vantaggio di un tale risultato dipende dal fatto che i treni merci danno in media un prodotto maggiore, soprattutto in confronto dei treni viaggiatori via via soppressi, scelti generalmente tra quelli meno frequentati.

L'anno 1917-18 comprende in sè le multiformi ripercussioni di avvenimenti militari improvvisi quanto dolorosi, che pervasero tutte le attività della nazione e dominarono con i loro effetti e le loro esigenze le condizioni dei trasporti ferroviari. E se, allo scopo di dare un'idea dello sforzo compiuto dall'azienda come contributo alla guerra, basta scindere per le percorrenze, come già per i prodotti, il traffico militare da quello ordinario, per giustificare invece l'entità delle oscillazioni verificatesi in questi indici fondamentali, conviene studiare come essi siano andati variando mensilmente in rapporto alle fasi della nostra azione militare.

La percorrenza dei treni appositi per i trasporti militari ebbe nel 1917-18 un aumento del 18 % (16.5 milioni di km. nel 1917-18 contro 14 milioni di km. nel 1916-17). Invece la percorrenza dei treni ordi-

nari subì una notevole riduzione, che fu del 25 % per i treni merci (47.5 milioni di km. nel 1917-18 contro 59.5 di milioni nel 1916-17) e raggiunse il 35 % per quelli viaggiatori (28 milioni di km. nel 1917-18 contro 43.5 milioni di km. nel 1916-17). I prodotti dei trasporti militari, sia effettuati con i treni appositi sia effettuati con treni ordinari in conto corrente, si elevarono nel 1917-18 a 572 milioni (senza l'aumento delle tariffe) contro 488 milioni nel 1916-17.

Queste cifre mostrano come nell'ultimo anno finanziario sia cresciuta ulteriormente l'intensità dei trasporti militari, per i quali, se si prescinde dall'importo degli aumenti di tariffa, si trova precisa corrispondenza tra gli aumenti di percorrenza e gli aumenti di prodotto. E la maggiore intensità risulta anche dal quantitativo di carri caricati giornalmente per trasporti militari e d'interesse militare, che da 6300, al termine del 1916-17, ha raggiunto gli 8000 carri alla fine del 1917-18.

Studiando poi nei vari mesi dell'anno l'andamento di tutti gli indici del traffico sia d'interesse militare, sia d'interesse pubblico (treni-km. effettuati, tonn.-km. rimorchiate, carri caricati giornalmente, prodotti dell'esercizio), si vede che essi, laddove nel primo quadrimestre conservano la tendenza all'ascesa, precipitano a partire dal novembre. Caratteristica, questa, del servizio ferroviario nel 1917-18 che deriva da due cause: il disastro di Caporetto, che obbligò all'abbandono di 500 km. di linee di traffico intenso, specialmente militare; la crisi del carbone, che divenne acutissima alla fine del 1917, quando le scorte si ridussero a poco più di 100.000 tonn. su tutta la rete.

La percorrenza mensile complessiva dei treni discese da 8,5 a 6,5 milioni di km., specialmente in seguito alle notevoli riduzioni del servizio viaggiatori; le tonn.-km. rimorchiate si ridussero, da circa 4000 milioni raggiunti nel primo quadrimestre del 1917-18, a 3100 milioni nel dicembre; i prodotti del traffico da circa 105 milioni in media caddero ad appena 80 milioni.

Consolidatasi però la resistenza militare, il servizio ferroviario andò gradatamente migliorando; e superato il periodo invernale, gli indici mensili ritornarono all'ordine di grandezza primitivo.

Ritornando ai valori annui complessivi, come spiegare che mentre i prodotti nel 1917-18 crescevano da 1085 a 1263 milioni, cioè per 178 milioni, le percorrenze diminuivano da 117 a 92 milioni di km.? In primo luogo gli aumenti di tariffa produssero un maggiore introito:

pel 1917-18 di	milioni	194
pel 1916-17	»	64
e perciò il medesimo titolo causò nell'ultimo anno,		
rispetto al precedente, un maggior get-		
tito di	milioni	130

Inoltre, per la maggior quantità di treni appositi militari, si ebbe un aumento nelle entrate che, depurato degli inasprimenti di prezzi, risulta di 38 milioni.

Restano così spiegati 168 dei 178 milioni di maggior prodotto: i rimanenti 10 provengono dai trasporti con treni per viaggiatori e per merci propriamente detti i quali nel 1917-18 hanno dato un rendimento molto superiore, e precisamente, al netto degli aumenti di tariffa:

per treno-km. viaggiatori e misti,	di 6,43	contro 4,43	del 1916-17
» » merci	12,31	» 9,46	».

Per i treni viaggiatori l'aumento si spiega con la cresciuta composizione (35 assi-carrozze contro 28 nel 1916-17 e 17 nel 1913-14) e con il maggior numero di passeggeri in ciascuna carrozza (prodotto medio dell'asse-carrozza 0,172 nel 1917-18 contro 0,157 nell'esercizio precedente).

In quanto ai treni merci, la composizione media salì a 47 da 45 assi del 1916-17. Il prodotto per asse-km. fu di L. 0,259 invece di 0,230 sia per l'aumento di trasporti a grande velocità rispetto a quelli a piccola, sia per l'aumento del carico medio effettuato nei carri:

	1917-18	1916-17
Carico medio effettuato nei carri completi tonn.	10,92	10,83
» » » » » misti »	4,65	4,25
» » » » » per servizio »	14,82	13,30

Gli introiti fuori traffico mostrano i successivi cospicui aumenti di lire 53.310.026 nel 1915-16, di lire 33.089.177 nel 1916-17 e di lire 11.352.480 nel 1917-18. Occorre peraltro avvertire che su tali risultati hanno particolarmente influito le entrate della navigazione libera che sono attività non pertinenti alla normale funzione dell'azienda e che ammontarono a lire 31.394.048 nel 1915-16, a lire 72.712.733 nel 1916-17 ed a lire 42.570.813 nel 1917-18. In quest'ultimo anno le minori entrate della navigazione libera, dovute alla diminuzione del naviglio da trasporto e alle difficoltà della navigazione per l'intensificarsi dell'azione dei sottomarini, hanno trovato compenso nel maggiore introito, ammontante a lire 24.109.208, avutosi per utili di magazzino in conseguenza dell'aumento dei prezzi di vendita e nella somma di lire 14.072.425 corrisposta dal R. Commissariato generale dei carboni per quote sulle vendite a terzi a compenso delle spese sostenute dall'Amministrazione.

II. - Introiti fuori traffico.

L'aumento nelle entrate eventuali è dovuto in massima parte alle differenze di cambio e al prelevamento dalla riserva della somma di lire 10.020.467,42 occorsa per integrare gli stanziamenti deficienti per il pareggio del bilancio.

III. - Entrate eventuali.

* * *

Spese. — I tre titoli di *spese ordinarie* -- d'esercizio, complementari ed accessorie — hanno subito nel quadriennio le variazioni indicate qui di seguito in valore assoluto:

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Spese ordinarie d'esercizio.	469.976.815,11	517.770.126,66	665.050.918,40	944.995.272,13	1.266.452.559,23
Spese complementari . . .	27.780.000,00	20.444.379,84	25.060.000,00	43.341.956,98	36.843.582,21
Spese accessorie (meno l'avanzo)	88.823.376,84	102.789.323,31	129.234.608,30	131.943.722,03	115.261.469,84
	586.580.191,95	641.003.829,81	819.345.526,70	1.120.280.951,14	1.418.557.611,28

L'aumento è dovuto in genere al maggior servizio richiesto; ma a spiegare come le spese siano cresciute fino al 1916-17 quasi parallelamente alle entrate e come nell'ultimo anno si siano ad esse ulteriormente avvicinate, occorre riassumere l'andamento di quegli oneri che sono indipendenti dalla azione diretta dell'Amministrazione.

	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
	Millioni di lire				
1. Maggior costo del combustibile rispetto al 1913-14 (1)	—	31.429	131.026	288.298	523.400
2. Rincarò di altri materiali di consumo rispetto al 1913-14 (a calcolo)	—	—	10.000	27.000	40.000
3. Soprassoldi al personale e miglioramento turni	25.550	39.526	42.300	41.900	(2) 80.000
4. Competenze al personale sotto le armi	—	1.500	12.600	16.300	16.090
5. Indennità di caro viveri	—	—	—	19.800	55.000
6. Differenze di cambio	0.168	1.875	5.300	6.864	— 13.108
7. Interessi e ammortamento di capitali	79.001	88.313	97.000	99.288	100.337
8. Passività delle linee secondarie sicule	0.564	1.100	1.700	2.253	2.763
9. Passività della navigazione con le isole e della Palermo-Corleone . .	1.440	2.084	1.439	1.724	3.248
10. Trasporti gratuiti e spese diverse dipendenti dal terremoto	1.160	2.027	5.700	0.545	0.210
11. Riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	—	4.570	15.200	12.310	11.804
12. Restituzione penalità ai fornitori .	1.583	—	0.762	0.289	0.736
TOTALE	109.466	172.424	323.027	516.571	820.390
Aumento totale rispetto al 1913-14 circa	—	63.000	213.5	407.000	710.924

(1) Le somme indicate riguardano i soli combustibili consumati per la locomozione a vapore sulle linee a scartamento normale. — (2) Gli 80 milioni comprendono anche 40 milioni per indennità percentuali sugli stipendi e aumenti all'indennità di trasferta concessi con i decreti Luogotenenziali 10 febbraio 1918, nn. 107 e 129.

Tra queste spese assumono un'importanza preponderante due titoli: rincaro del carbone e di altre materie; oneri relativi al personale

e dipendenti dalla guerra. Ora, aumenti di costo per la mano d'opera e per i materiali hanno gravato sempre più, negli ultimi anni, sull'esercizio tanto del nostro come di altri paesi; ma il rincaro del combustibile ha costituito per la rete italiana un onere di portata assolutamente eccezionale. Senza di esso le spese sarebbero aumentate in misura assai meno grave e si sarebbe avuto un largo margine di avanzo da versare al Tesoro.

Ma a produrre l'enorme aumento delle spese in relazione alle entrate hanno pure concorso oneri apportati all'esercizio dalle particolari esigenze dei trasporti militari, talvolta aggravati dalle condizioni proprie della nostra rete. La diminuzione dei treni viaggiatori, l'aumentata complessiva entità dei treni merci e militari (assimilabili questi ultimi ai merci dal punto di vista dei mezzi di trazione), la velocità commerciale di questi ultimi ridotta per varie ragioni (e specialmente per la crisi del carbone) fecero utilizzare in servizi lenti locomotive adatte a treni celeri ed esigere soprattutto un impegno di mezzi di trazione sempre maggiore a parità di percorrenza.

La percorrenza dei treni a vapore diminuì del 7,74 % nel 1914-15, crebbe del 5,4 % nel 1915-16, per poi diminuire di nuovo: di appena 0,4 nel 1916-17, ma di ben il 21,8 % nel 1917-18. In corrispondenza il percorso delle locomotive a vapore scemava del 5,93, aumentava dell'8,8 per cento e quindi dell'1,9 per diminuire infine del 18,3. In ciascuno degli ultimi quattro anni si verificò insomma uno di questi due fatti: diminuendo il movimento dei treni, come nel primo e nei due ultimi, la percorrenza delle macchine o crebbe o diminuì in proporzione minore; crescendo il primo elemento, come nel 1915-16, l'altro crebbe pure ma in proporzione più alta. In ogni caso, a pari percorso di treni, vi fu un impiego sempre maggiore dei mezzi di trazione; andò, cioè, costantemente crescendo la proporzione dei percorsi di locomotive isolate ed in doppio attacco per le particolari esigenze del traffico.

Un ulteriore aggravio è nella maggior percorrenza dei carri a vuoto, prodotta sia dal maggior percorso dei carri provenienti dai porti mediterranei per effetto della chiusura dell'Adriatico, sia dalla necessità di importare per via di terra, dalla Francia o attraverso la Francia, una parte del combustibile, sia infine dalla forte massa di trasporti diretti alle basi di operazioni, nostre ed alleate, che implicano in genere, al ritorno, elevati percorsi a vuoto. Il rapporto fra la percorrenza a vuoto e quella a carico dal 27,2 % (1913-14) andò sempre crescendo sino al 1916-17; toccò il 30,9 nel primo anno di guerra, il 34 nel secondo e quindi il 34,6 %; nel 1917-18 fu del 33,9 %, ritornando praticamente al valore del 1915-16. Prescindendo da ciò, l'utilizzazione del materiale sarebbe stata migliore senza la prolungata sosta di molti carri impegnati in trasporti militari.

Ed infine la percorrenza in servizio di manovra nel 1916-17

aumentò del 10,4 %: nel 1917-18 diminuì del 7,7 %; ma la percorrenza dei treni restava ferma nel 1916-17 e nel 1917-18 diminuiva più accentuatamente: cosicchè il rapporto fra la prima e la seconda andò peggiorando. Questo fatto è in relazione alla prevalenza sempre maggiore assunta dal traffico delle merci e dei materiali per la guerra in paragone al movimento dei treni viaggiatori, i quali richiedono poche manovre.

Nel porre in evidenza i vari maggiori oneri indipendenti dall'azione regolatrice dell'Amministrazione, si sono insieme considerati alcuni titoli (1 a 6) di spese di esercizio ed altri (7 a 12) di spese accessorie. Conviene però anche quest'anno fare un breve esame sistematico delle varie categorie già distinte — spese ordinarie di esercizio, complementari ed accessorie — estendendolo a tutto il quinquennio.

I. - Spese ordinarie di esercizio.

La prima, suddividiamola in tre gruppi: personale, combustibili, spese diverse (forniture, consumi, prestazioni, indennizzi, ecc.); e fermiamoci ai primi due gruppi che sono ben definiti e presentano maggiore interesse per studiare le ripercussioni della guerra.

Le spese di personale (1) hanno subito le seguenti variazioni:

nel 1913-14.	milioni	283.643
» 1914-15.	»	298.069
» 1915-16.	»	315.524
» 1916-17.	»	360.483
» 1917-18.	»	490.960

La paga media, che nel 1904-05, ultimo anno di esercizio sociale, ammontava a lire 1.420 per agente, ha subito nell'ultimo quinquennio le seguenti variazioni:

nel 1913-14.	L.	1.918
» 1914-15.	»	2.011
» 1915-16.	»	2.002
» 1916-17.	»	2.169
» 1917-18.	»	3.023

La lieve diminuzione del secondo anno di guerra è solo dovuta alla proporzione maggiore, rispetto ai precedenti, del personale avventizio. Nel 1916-17 si verificò un aumento per effetto dell'indennità caro-viveri; nel 1917-18 un ulteriore e notevole aumento per varie cause: l'indennità già concessa venne aumentata ed estesa; il nuovo organico del personale arrecò sensibili miglio-

(1) Escluso il personale addetto alla costruzione di nuove ferrovie, alla navigazione, ai lavori in conto patrimoniale; ed incluso il personale addetto alle ferrovie secondarie di Sicilia. La spesa indicata non comprende il contributo all'imposta di ricchezza mobile a carico dell'esercizio.

ramenti alle retribuzioni; furono accordati gli aumenti di cui il decreto Luogotenenziale del 10 febbraio 1918, n. 107, riguardante tutto il personale delle Amministrazioni civili e militari dello Stato; vennero aumentati alcuni compensi col decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 129.

Paragonando le spese di personale (depurate dalle competenze agli agenti in servizio militare) con le entrate (depurate dagli aumenti di tariffa applicati nel 1916-17 e nel 1917-18 e dal prelevamento dalla riserva) si ottengono le seguenti percentuali:

1913-14	46,15 %
1914-15	47,83 %
1915-16	36,01 %
1916-17	33,67 %
1917-18	39,21 %

Però se consideriamo anche gli aumenti di tariffa per gli ultimi due esercizi, aumenti appunto escogitati per fronteggiare in parte le maggiori spese, avremo:

1916-17	28,56 %
1917-18	33,69 %

La maggiore spesa relativa verificatasi nei 1914-15 in confronto al 1913-14 è dovuta alla improvvisa depressione del traffico causata dallo scoppio della guerra. Nei due anni successivi 1915-16 e 1916-17 si ebbero in tale spesa due diminuzioni successive molto sensibili; indice, questo, dei risultati finanziari raggiunti con la maggiore composizione dei treni e la migliore utilizzazione dei veicoli che si è riusciti in complesso a realizzare. Nel 1917-18 ha subito invece un aumento il rapporto tra oneri di personale ed entrate, poichè questi due termini sono andati bensì crescendo ambedue, ma in proporzione diversa: ad un ulteriore aumento nelle retribuzioni degli agenti non ha potuto corrispondere un proporzionato aumento nei prodotti del traffico.

La spesa dei combustibili consumati per la locomozione ebbe nel quinquennio le seguenti variazioni:

1913-14 mil.	76.055		
1914-15 »	107.617	con sovrapprezzo di mil.	31.429 sul 1913-14 (1)
1915-16 »	217.916	id.	di » 131.026 sul 1913-14
1916-17 »	382.578	id.	di » 288.298 sul 1913-14
1917-18 »	613.300	id.	di » 523.400 sul 1913-14

(1) Nel 1913-14 il costo medio del combustibile fu di L.	36,46	per tonn.
» 1914-15 » » »	fu di » 51,50 » »	
» 1915-16 » » »	fu di » 91,44 » »	
» 1916-17 » » »	fu di » 147,95 » »	
» 1917-18 » » »	fu di » 248,46 » »	

L'onere reale rappresentato da queste cifre risulta anche più evidente se si consideri che soltanto a cominciare dal 1916-17 si è provveduto a compensarlo in parte con aumenti di tariffe, i quali hanno causato un maggior prodotto di circa 64 milioni nel 1916-17 e di circa mil. 198 nel 1917-18.

Confrontando la spesa del combustibile con le entrate (depurate per gli ultimi due anni dall'importo degli aumenti di tariffa e dai prelevamenti dalla riserva), si hanno le seguenti percentuali:

1913-14	il	12,4			
1914-15	il	17,3	di cui	5,1	dovuto al sovrapprezzo sul 1913-14
1915-16	il	25,6	id.	15,4	id.
1916-17	il	33,5	id.	25,2	id.
1917-18	il	50,6	id.	43,2	id.

Se in tutto il quinquennio il costo medio del combustibile avesse conservato il valore del 1913-14, la spesa relativa paragonata alle entrate, che nel 1913-14 fu del 12,4 %, sarebbe risultata:

del	12,2	%	nel	1914-15
»	10,2	%	»	1915-16
»	8,3	%	»	1916-17
»	7,4	%	»	1917-18

Da queste percentuali risulta evidente che è stata sempre meglio utilizzata la forza di trazione disponibile, malgrado le difficoltà d'ogni genere fra cui si è svolto l'esercizio e le ineluttabili deficienze di combustibili; difficoltà e deficienze accentuatesi negli ultimi due anni e divenute gravissime nell'ultimo.

Qualora nel paragone le entrate del 1916-17 e del 1917-18 non vengano depurate dai maggiori introiti per aumenti di tariffe, la percentuale diminuisce da 33,5 a 31,7 nel 1916-17 e da 50,6 a 43,5 nel 1917-18 e la parte di essa dovuta al sovrapprezzo discende rispettivamente da 25,2 a 23,9 e da 43,2 a 37,1. Questa lieve variazione dimostra come siano stati moderati gli aumenti di tariffa rispetto al maggior costo del combustibile; costituisce, cioè, un indice degli sforzi compiuti dall'Amministrazione per tener bassi, malgrado il costo sempre crescente dei carboni, questi aumenti. I quali, del resto, appaiono molto ritardati rispetto al momento in cui le spese cominciarono a crescere notevolmente per la guerra.

Alcuni oneri, che già in tempi normali erano compresi nella parte ordinaria del bilancio per gestioni accessorie affidate all'azienda, sono divenuti sempre più gravosi nel periodo di guerra.

Per il servizio dei *ferry-boats* attraverso lo stretto di Messina si è avuta negli ultimi due anni un'eccedenza crescente delle spese sulle

entrate: L. 1.397.351,73 nel 1916-17; ben L. 4.991.109,75 nel 1917-18, con un aumento cioè di L. 3.593.758,02. Queste passività risultano ancora più elevate, se alle spese si aggiungono gli interessi e l'ammortamento dei capitali impiegati nell'acquisto dei galleggianti e negli impianti fissi per gli approdi. E per valutare l'onere sul bilancio ferroviario, si deve pure ricordare che durante l'esercizio privato il Tesoro sosteneva l'onere di adeguati corrispettivi per tale servizio.

L'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia ha dato una passività di lire 2.700.955,92 che supera di lire 447.492,90 quella del 1916-17.

La navigazione con le isole, per la insufficienza della sovvenzione che dà il Tesoro, presenta una passività di lire 3.248.114,69; con un aumento di lire 1.524.154,62 rispetto al 1916-17.

Per le *spese complementari* si è avuto nel 1917-18 un minore stanziamento complessivo, rispetto al 1916-17, di lire 6.555.417,79 dovuto all'effetto combinato delle seguenti differenze:

II. - Spese
complementari

Manutenzione straordinaria	+	1.319.582,21
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	-	12.000.000,00
Rinnovamento materiale rotabile	+	4.110.000,00
Spese complementari per le ferrovie secondarie sicule	+	15.000,00

Il maggiore stanziamento per la manutenzione straordinaria fu reso necessario dall'andamento dei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore e quello per il rinnovamento del materiale rotabile dipese dall'aumento dei prodotti del traffico. Lo stanziamento minore per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento è dovuto al fatto che venne soppresso per l'anno finanziario 1917-18 l'assegno normale stabilito dal punto b) dell'art. 20 della legge organica del 1907 modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria propriamente detta, escluse cioè le ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia, le spese complementari risultano dal seguente prospetto:

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiali	Totale	Somme pagate
<i>Manutenzione straordinaria:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	52.719.719, 20	733.239, 48	53.452.958, 68	53.452.958, 68
Anno 1917-18	6.119.582, 21	91.575, 22	6.211.157, 43	6.211.157, 43
Totale	58.839.301, 41	824.814, 70	59.664.116, 11	59.664.116, 11
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	74.053.000, 00	62.813.061, 90	136.866.061, 90	103.906.275, 78
Anno 1917-18	—	2.200.288, 93	2.200.288, 93	5.800.452, 89
Totale	74.053.000, 00	65.013.350, 83	139.066.350, 83	109.706.728, 67 (1)
<i>Rinnovamento del materiale rotabile:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	179.054.000, 00	22.700.271, 87	201.754.271, 87	201.754.271, 87
Anno 1917-18	30.050.000, 00	1.155.404, 86	31.205.404, 86	31.205.404, 86
Totale	209.104.000, 00	23.855.676, 73	232.959.676, 73	232.959.676, 73
(1) Residuo rimasto da spendere L. 29.359.622,16.				

Il fondo pel rinnovamento della parte metallica dell'armamento ha lasciato al 30 giugno 1916 un residuo disponibile di lire 29.359.622,16, sebbene gli stanziamenti relativi siano stati soppressi negli anni 1914-15, 1915-16 e nel 1917-18. È da ricordare che tale rinnovamento in massima procede di conserva col rinforzo dell'armamento e che i lavori per il rinforzo non poterono svilupparsi in quest'ultimo quadriennio sia per la difficoltà di approvvigionamento delle traverse e dei materiali, sia per deficienza di fondi patrimoniali (da fornirsi dal Tesoro) a carico dei quali dovrebbe addossarsi una parte della spesa relativa.

Il fondo pel rinnovamento dei rotabili costituisce nella pratica un contributo della parte ordinaria del bilancio in aggiunta alle somme destinate nella parte straordinaria per l'acquisto di nuovo materiale in aumento della dotazione. Però la demolizione dei rotabili che dovevano essere rinnovati per aver raggiunto l'età limite stabilita (30 anni per le locomotive, carrozze e bagagliai e 40 anni per i carri), non procedette di pari passo con la erogazione dei fondi di rinnovamento assegnati per l'acquisto di nuovo materiale rotabile in sostituzione. Difatti, mentre la parte ordinaria del bilancio sostenne la spesa di circa milioni 232,5 per l'acquisto di nuovi rotabili in conto rinnovamento, realmente durante i tredici anni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 vennero demoliti e alienati rotabili per un valore di milioni 132.718 (1); si

(1) Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 si demolirono od alienarono:
 N. 1027 locomotive per. L. 56.094.003,95
 N. 19003 veicoli » 76.624.488,31
 L. 132.718.492,26

mantennero però in circolazione rotabili per un valore di circa 100 milioni, utilizzandoli in servizi secondari e accessori, con vantaggio per il traffico.

Le spese accessorie, quando per il 1915-16 non si tenga conto del rimborso al Tesoro della sovvenzione avuta nell'anno precedente e nel 1916-17 del versamento alla riserva della somma di milioni 18,3, non hanno in complesso subito grandi variazioni. L'onere relativo ai trasporti gratuiti per il terremoto 1915 gravò nel secondo anno di guerra per circa milioni 5,7, nel 1916-17 per poco più di mezzo milione, mentre nel 1917-18 tale spesa è quasi del tutto scomparsa, non raggiungendo la somma di mille lire.

III. - Spese accessorie.

Il contributo alle riduzioni di tariffa dovute a motivo d'interesse generale, che nel 1914-15 aveva superato milioni 4,5, nel 1915-16 toccò il massimo di oltre 15 milioni, declinò nel 1916-17 a milioni 12,3 e nel 1917-18 a milioni 11,8.

La più emergente tra le spese accessorie è però sempre quella sostenuta dal bilancio ferroviario per interessi e ammortamento di capitali che, già aumentata di quasi 9 milioni nel 1914-15 e di altri 9 nel 1915-16, è ancor cresciuta nel 1916-17 di circa 2,3 milioni e nel 1917-18 di 1,05. L'onere per tale titolo non riguarda soltanto il servizio dei capitali forniti dal Tesoro per le spese straordinarie e patrimoniali relative a nuovi impianti ed a provviste di materiali per sopperire alla deficienza maturatasi prima che l'esercizio fosse assunto dallo Stato e per corrispondere al successivo sviluppo del traffico, ma riguarda pure il servizio di altri capitali erogati per conto del Tesoro, fra cui quelli:

1° per lavori di ripristino e nuovi impianti resi necessari dal terremoto (ciò che non si verifica negli altri bilanci dello Stato per analoghe spese);

2° per i pagamenti alle cessate società già esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Siculo per liquidazione cessate gestioni e per riscatto delle linee di accesso al Sempione, mentre per altri riscatti le annualità non fanno carico al bilancio ferroviario e, d'altra parte, per le somme pagate dalle società e rimosse direttamente dal Tesoro, non venne ammesso di accreditare il bilancio stesso dei corrispondenti interessi ed ammortamenti;

3° per aumento di dotazione di magazzino e per materiali di navigazione.

Dopo aver analizzato i risultati finanziari degli ultimi quattro anni in relazione ai valori corrispondenti del 1913-14, ultimo anno normale, conviene esaminare le variazioni che gli indici di questo periodo ecc-

		1917-18	1916-17	1915-16	1914-15	
		— Lire	— Lire	— Lire	— Lire	
ENTRATE DI ESERCIZIO						
1	Prodotti del traffico	(a) 1.255.506.501,05	1.078.811.258,80	758.757.810,60	571.756.026,26	
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa	(b) 86.486.794,61	45.001.189,95	52.319.682,35	29.901.719,59	
3	Totale entrata	1.341.993.295,66	1.123.812.448,75	811.077.492,95	601.651.745,85	
SPESE DI ESERCIZIO						
4	Spese ordinarie	(c) 1.228.776.526,70	886.738.656,09	638.545.493, »	510.915.416,03	
5	Spese complementari	(d) 36.183.582,21	42.681.956,98	24.400.000,00	19.784.379,84	
6	Totale spesa	1.264.960.108,91	929.420.613,07	662.945.493, »	530.699.795,87	
7	Residuo dell'esercizio (3-6)	77.033.186,75	194.391.835,68	148.131.999,95	70.951.949,98	
COEFFICIENTE						
8	Delle spese ordinarie di esercizio $\frac{(4) \times 100}{(3)}$	91,56 %	78,90 %	78,73 %	84,92 %	
9	Delle spese ordinarie e complementari $\frac{(6) \times 100}{(3)}$	94,26 %	82,70 %	81,74 %	88,21 %	
SPESE ACCESSORIE						
10	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro	(e) 98.342.292,48	97.181.885,91	94.732.098,62	86.239.519,65	
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi	751.696, »	502.000, »	550.000, »	1.016.000, »	
12	Concorso alle spese per elettrificazione linee	1.000.000, »	»	»	»	
13	Versamenti alla riserva	»	18.300.000, »	11.336.709,68	6.949.290,32	
14	Consorzio zolfifero siciliano e Corte dei conti	527.613,13	772.398,56	845.935,14	880.028,87	
15	Noleggio di carri	(f) 853.338,96	458.695,57	63.661,86	508.436,52	
16	Totale spese accessorie.	101.474.940,57	117.214.980,04	107.528.405,30	95.593.275,36	
17	Avanzo (7-16)	»	77.176.855,64	40.603.594,65	»	
18	Deficit (16-7)	24.441.753,82	»	»	24.641.325,38	
FORMAZIONE DEI VERSAMENTI FATTI AL TESORO O DELLE SOVVENZIONI AVUTE						
19	Proventi	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	»	77.176.855,64	40.603.594,65	»
20		da entrate eventuali	19.569.691,83	4.040.572,42	944.539,50	1.014.917,99
21		da prelevamenti dalla riserva	10.020.467,42	»	»	10.736.000, »
22		da sgravi e riparazioni rotabili.	»	»	»	»
23		dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	10.645.068,30	18.740.397,86	10.639.247,43	»
24		40.235.227,55	99.957.825,92	52.187.381,58	11.750.917,99	
25	Oneri	deficit dell'esercizio ferroviario	24.441.753,82	»	»	24.641.325,38
26		contributo per riduzione di tariffe	11.804.282,43	12.309.715,13	15.173.669, »	4.570.362,50
27		trasporti per il terremoto	989,52	525.994,45	4.707.710,60	670.427,13
28		quote prodotti dovute dal Tesoro alle Società concessionarie	»	»	»	1.567.846,68
29		contributi alle spese per migliorie	»	»	»	»
30		restituzione di multe ai fornitori.	735.845,10	288.624,08	762.154,25	»
31		insufficienza di sovvenzione per la navigazione con le isole	3.248.114,69	1.723.960,08	1.438.659,13	1.206.153,87
32		40.230.985,56	14.848.293,74	22.082.192,98	32.656.115,56	
33	Versamento al Tesoro (24-32)	4.241,99	85.109.532,18	30.105.188,60	»	
34	Sovvenzione del Tesoro (32-24)	»	»	»	20.905.197,57	

1913-14	1912-13	1911-12	1910-11	1909-10	1908-09	Annotazioni
Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	
574.996.384,46 28.976.719,62	560.647.276,21 29.289.499, »	534.366.363,29 27.783.615,24	498.952.027,17 27.542.440,07	481.245.190,81 26.207.454,25	450.837.761,60 30.014.528,72	<p>N. B. Tanto i prodotti quanto le spese dei singoli esercizi del decennio, sono quelli effettivi portati dal consuntivi dell'Azienda a differenza delle cifre esposte nelle relazioni precedenti che non consideravano né gli aumenti di tariffa, né le maggiori spese di personale. Questa modificazione si è dovuta introdurre perchè il succedersi del numerosi provvedimenti in materia di tariffe e di miglioramenti al personale, non permetteva più di fare una razionale ed esatta epurazione delle cifre concernenti i singoli esercizi.</p> <p>(a) Prodotti del traffico ed introiti diversi della rete (compreso lo stretto di Messina ed esclusa la navigazione) lire 1.263.247.447,72 dalla quale somma si è dedotto l'importo di lire 7.740.946,67 per quota 6‰ a favore dell'Opera di Previdenza, conglobata nei prodotti a cominciare dal 1 luglio 1916.</p> <p>(b) Dalla somma di lire 181.801.090,13 per introiti fuori traffico e diversi risultante dall'allegato n. 2 si è dedotta la sovvenzione (lire 2.700.000) pel servizio di navigazione con le isole e gli introiti indiretti del detto servizio e della navigazione libera (lire 45.314.295,52).</p> <p>(c) Dalle spese ordinarie (<i>bilancio al netto</i>) di lire 1.274.203.490,51 si sono dedotte le spese dell'esercizio navigazione (lire 37.686.017,14) nonchè l'importo del contributo a favore dell'Opera di Previdenza in lire 7.740.946,67 come all'annotazione (a).</p> <p>(d) Dalle spese complementari (<i>bilancio al netto</i>) si è dedotta la spesa di lire 660.000 per rinnovamento del naviglio.</p> <p>(e) Dal totale delle spese portate in bilancio per questo titolo si sono dedotte lire 1.245.412,22 riguardanti interessi e ammortamenti per il naviglio. La somma di lire 98.342.292,48 rappresenta per lire 74.693.495,99 gli interessi e per lire 23.648.796,49 gli ammortamenti.</p> <p>(f) Per effetto della legge 13 giugno 1909, n. 372, si portano nella parte ordinaria del bilancio (spese accessorie) le spese di noleggio carri che precedentemente figuravano nella parte straordinaria a norma delle leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 7 luglio 1907, n. 429.</p>
603.973.104,08	589.936.775,21	562.149.978,53	526.494.467,24	507.452.645,06	480.852.290,32	
463.606.024,99 27.120.000, »	456.306.475,25 26.530.000, »	441.711.362,45 25.751.284,22	408.022.803,16 23.664.098,16	391.471.905,10 22.260.000, »	373.907.144,76 21.650.000, »	
490.726.024,99	482.836.475,25	467.462.646,67	431.686.996,32	413.731.905,10	395.557.144,76	
113.247.079,09	107.100.299,96	94.687.331,86	94.807.470,92	93.620.739,96	85.295.145,56	
76,76 %	77,35 %	78,58 %	77,50 %	77,14 %	77,76 %	
81,25 %	81,85 %	83,16 %	81,99 %	81,53 %	82,26 %	
77.970.049,91 » 7.001.000, » 885.829,46 352.183,09	72.179.833,82 » 7.749.000, » 970.000, » 1.016.055,32	64.650.691,20 » 7.337.368,25 970.000, » 1.434.285,11	56.836.579,70 » 7.000.000, » 970.000, » 1.103.599,04	48.831.430,88 » 7.000.000, » 970.000, » »	40.408.051,38 » 10.016.755,23 970.000, » »	
86.209.062,46	81.914.889,14	74.392.344,56	65.910.178,74	56.801.430,88	51.394.806,61	
27.038.016,63 »	25.185.410,82 »	20.294.987,30 »	28.897.292,18 »	36.819.309,08 »	33.900.338,95 »	
27.038.016,63 363.336,50 3.700.000, » » »	25.185.410,82 217.639,27 7.500.000, » » »	20.294.987,30 335.730,37 11.500.000, » » »	28.897.292,18 1.291.993,62 10.000.000, » » »	36.819.309,08 1.863.039,34 3.000.000, » » »	33.900.338,95 7.421.548,12 14.107.549,13 4.000.000, » »	
31.101.353,13	32.903.050,09	32.130.717,67	40.189.285,80	41.682.348,42	59.429.436,20	
» » 9.773,15 » » 1.583.381,52 » 1.440.136,21	» » » » 4.886.924,71 » 992.168,93	» » 55.388,21 » » » 929.631,76	» » 262.893,99 » » » 1.858.857,05	» » 1.454.048,15 » » » »	» » 4.000.000, » » 11.914,934,17 9.016.755,23 » »	
3.033.290,88	5.879.093,64	985.019,97	2.121.751,04	1.454.048,15	24.931.689,40	
28.068.062,25 »	27.023.956,45 »	31.145.697,70 »	38.067.534,76 »	40.328.300,27 »	34.497.746,80 »	

zionale, e soprattutto del 1917-18, presentano rispetto alla serie completa di tutto l'esercizio di Stato ed anche dell'ultima parte dell'esercizio sociale. Mezzi idonei per tale esame sono, opportunamente completati, la tabella ed il grafico che si allegarono alle relazioni degli scorsi anni.

La *tabella* qui unita (pagg. 18 e 19) riassume entrate e spese, coefficienti di esercizio, proventi ed oneri del 1917-18, in confronto ai corrispondenti risultati degli anni precedenti a partire dal 1906-07. Emergono gli oneri ed i proventi dipendenti da provvedimenti eccezionali di guerra, gli aggravii per riduzioni di tariffa concesse dal governo per ragioni d'interesse generale e quelli per i trasporti effettuati in seguito al terremoto, il *deficit* della navigazione con le isole e l'avanzo ottenuto dall'esercizio dei piroscafi da carico; le quali partite sono tenute distinte per aver modo di valutare, con i criteri seguiti nelle altre relazioni annuali, l'andamento dei bilanci.

Occorre però avvertire che, in causa dei numerosi provvedimenti in materia di tariffe e in materia di personale che sono venuti susseguendosi negli ultimi due esercizi, non si rendeva più possibile di fare nel 1917-18 una razionale ed esatta operazione sulle cifre originarie per renderle omogenee con quelle degli esercizi precedenti. Si è quindi stimato opportuno di indicare, così per l'ultimo come per gli altri esercizi, i prodotti e le spese effettive portate dai consuntivi senza la deprezzazione degli aumenti di tariffa e dei miglioramenti al personale. Ciò viene ad alterare alquanto il rapporto di ciascun esercizio rispetto al precedente ed al successivo, ma la linea dei risultati economici complessivi ottenuti nel decennio dal 1908-09 al 1917-18 mantiene egualmente le sue caratteristiche generali in modo da rispecchiare l'effetto delle varie contingenze che hanno influito sul coefficiente di esercizio.

Questo per l'anno finanziario 1917-18 risulta il 91,56 % mentre nel 1916-17 era salito appena al 78,90. Questo rapido accrescimento è la naturale conseguenza del rincaro dei combustibili e delle altre materie di consumo, nonchè degli aumenti nelle retribuzioni del personale che si dovettero concedere con i provvedimenti temporanei già accennati. A questi aggravii di spesa corrispose invero un aumento di tariffe; ma questo provvedimento non poteva avere effetto contemporaneo all'incremento delle spese nè compensarlo interamente, e perciò non poteva evitare l'aumento del coefficiente di esercizio.

Quando si considerino anche le spese complementari, il coefficiente sale al 94,26 %; ma l'aumento rispetto al 1916-17, nel quale toccò l'82,70 %, è alquanto minore. Ciò dipende dal fatto che l'ammontare delle spese complementari nel 1917-18 risultò inferiore a quello del 1916-17, in causa della soppressione del contributo per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento.

L'unità **grafico** indica (1) la lunghezza esercitata, la quantità media del personale, le percorrenze dei treni, le entrate, le spese ordinarie, il residuo prodotto dedotte le spese ordinarie, il numero degli agenti riferito alla percorrenza complessiva dei treni e alle entrate e l'introito per chilometro-treno, dal 1898 al 1905 (esercizio privato) e dal 1906-7 al 1917-18 (esercizio di Stato).

Da esso emerge che il personale, diminuito di numero rispetto alla percorrenza dei treni e alle entrate fino al 1905, in conseguenza delle diminuite assunzioni di nuovi agenti nell'ultimo periodo di gestione sociale, aumentò poi continuamente; ciò perchè allo inizio dell'esercizio di Stato, coincidente con un vigoroso ed inatteso sviluppo del traffico, si rese indispensabile intensificare, nei primi anni, le assunzioni di nuovo personale e colmare anche le vacanze formatesi nell'ultimo periodo di esercizio privato. Il compiuto ordinamento e la diminuzione delle anomalie di servizio create dall'insufficienza di impianti, materiale rotabile e personale, di fronte al risveglio del traffico verificatosi dopo il passaggio delle linee allo Stato (18 per cento di aumento in due anni), resero possibile dal 1907 un rallentamento nelle assunzioni di personale e un arresto nel 1908. La situazione rimase pressochè stazionaria fino al 1911-12, dopo il quale anno, e fino al 1914-15, l'incremento del traffico, l'apertura di nuove linee, la concessione di riposi periodici e di riduzioni di orario ad alcune categorie di agenti richiesero altri aumenti di personale.

Nei tre anni della nostra guerra l'aumento è più accentuato: occorre però distinguere sul grafico l'andamento del numero disponibile degli agenti secondo che vi si comprendano od includano quelli sotto le armi che, pur continuando ad essere retribuiti dall'Amministrazione per disposizione generale di Governo, sono tuttavia sottratti all'effettivo servizio ferroviario (in media 895 nel 1914-15, 7788 nel 1915-16, 9188 nel 1916-17, 7000 nel 1917-18), distinzione segnata anche per gli altri elementi indicati dal grafico.

Ma il grafico mostra pure tutta l'importanza di alcuni fatti già posti in rilievo e spiegati.

(1) La *lunghezza media* comprende le linee esercitate dallo Stato su territorio italiano e su territorio estero e le linee secondarie del gruppo di Sicilia; non comprende la navigazione attraverso lo stretto di Messina. La *quantità media del personale*, escluso quello addetto alla costruzione di nuove ferrovie, alla navigazione con le isole, ai piroscafi da carico e ai lavori in conto patrimoniale, comprende tutto il rimanente personale della rete, quello delle linee secondarie di Sicilia e gli agenti sotto le armi. La *percorrenza dei treni* comprende quella effettuata dalle ferrovie dello Stato sulla propria rete e sulle linee esercitate su territorio estero e quella sulle ferrovie secondarie. Le *entrate* (rete principale, stretto di Messina e ferrovie secondarie sicule), con le sovrattasse e gli aumenti di tariffa di cui alle leggi 1911 e 1914, non comprendono la navigazione (isole e piroscafi da carico), la sovvenzione del tesoro, i recuperi per la navigazione stessa e le entrate eventuali. Le *spese ordinarie* (rete principale, stretto di Messina e ferrovie secondarie sicule), con i soprassoldi ed il miglioramento turni di cui alle citate leggi 1911 e 1914, non comprendono la navigazione (isole e piroscafi da carico).

Durante la guerra le curve delle *entrate* e delle *spese* si sollevano ambedue rapidamente; nel 1915-16 e nel 1916-17 la seconda si mantiene parallela alla prima, nel 1917-18 le si avvicina ulteriormente: all'aumento cospicuo nelle entrate corrisponde, nelle spese, un aumento parimenti cospicuo, che diviene nell'ultimo anno proporzionalmente maggiore.

Le linee dei *chilometri-treni* e degli *agenti*, le quali durante l'esercizio privato erano risultate all'incirca parallele a quelle delle *entrate* e delle *spese* ed in seguito, dopo il periodo iniziale dell'esercizio di Stato, pure dimostrarono, per quanto meno accentuata, una dipendenza con oneri ed introiti, negli ultimi tre esercizi non hanno subito che variazioni moderate in ambedue i sensi, mentre crescevano rapidamente gli indici finanziari fondamentali. Ciò è dovuto essenzialmente alla cresciuta proporzione fra treni merci e viaggiatori, alla maggiore composizione dai convogli in genere ed anche all'aumento delle tariffe.

L'effetto di queste più favorevoli condizioni, realizzate dall'Amministrazione mediante adeguati provvedimenti mentre crescevano i bisogni eccezionali della guerra, risulta anche più evidente dalle curve che costituiscono la seconda parte del grafico. Si rileva subito il grande aumento nell'introito per chilometro-treno; ma il fatto più caratteristico è nell'andamento relativo delle due linee che indicano il numero di agenti per un milione di chilometri-treni e per un milione di entrate: tali linee che fino al 1913-14 avevano serbato andamenti medi all'incirca paralleli, in seguito decisamente divergono. L'unità chilometro-treno richiede bensì un maggior numero di agenti, ma questo aumento è ben tenue rispetto al maggior introito che esso riesce ad ottenere, sia per gli inasprimenti di tariffa, sia per la migliore utilizzazione dei mezzi d'esercizio disponibili.

Le *spese straordinarie* sono regolate dalle leggi 22 aprile 1905, n. 137; 19 aprile 1906, n. 127; 23 dicembre 1906, n. 638; 7 e 14 luglio 1907, nn. 426 e 542; 5 aprile e 12 luglio 1908, nn. 111 e 444; 25 giugno 1909, n. 372; 13 e 21 luglio 1910, nn. 466 e 580; 13 aprile 1911, n. 310; dal R. decreto 23 agosto 1914, n. 957; e dai decreti-legge Luogotenenziali 20 giugno 1915, n. 1048; 23 novembre 1916; n. 1637; 18 febbraio 1917, n. 330 e 25 gennaio 1916, n. 57. Come è noto, esse concernono lavori e provviste per colmare le deficienze di impianti e di materiali accumulatesi anteriormente al 1° luglio 1905: quanto richiese il primo impianto dell'attuale azienda ferroviaria; la continuazione e il saldo dei lavori e delle forniture che erano in corso al momento in cui le linee vennero assunte in servizio dallo Stato; lavori e provviste per la deficiente manutenzione delle linee e del materiale al 30 giugno 1905; ampliamenti e miglioramenti di linee e sta-

zioni, raddoppiamenti di binari, rinforzi di armamento e di travate, aumento di materiale rotabile e di esercizio, ecc. in relazione allo sviluppo del traffico e cioè in ragione al quintuplo dell'aumento dei prodotti; acquisto di naviglio ed altro materiale per la navigazione; aumento di materiale speciale (carrozze postali, cellulari e carri); aumento di dotazione di magazzino; elettrificazione di linee e in genere tutto ciò che costituisce incremento della consistenza patrimoniale ferroviaria.

Le somme messe a disposizione con i diversi provvedimenti legislativi per le suddette spese (vedasi allegato n. 6) importavano al 30 giugno 1918 lire 2.151.536.753,32.

Gli impegni assunti dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 (vedasi allegato n. 7) ammontano a lire 2.112.330.517,28 e le somme pagate nel detto periodo, in confronto degli impegni stessi, a lire 1.715.652.288,05, cui si provvede nella massima parte con i fondi forniti dal Tesoro, per i quali il bilancio ferroviario è gravato degli interessi e dell'ammortamento.

I pagamenti, che per un decennio rappresentarono una erogazione di circa 150 milioni di lire all'anno, nel 1915-16 si ridussero a circa 77 milioni, nel 1916-17 a circa 55 e nel 1917-18 a circa 29, in conseguenza delle limitazioni imposte alle spese per nuovi impianti ed aumento di materiale rotabile.

Dell'impiego di questi capitali e dei vantaggi che il pubblico servizio ha ottenuto per effetto dei miglioramenti apportati nei decorsi anni alle linee, alle stazioni, al materiale, è reso conto nelle diverse parti delle precedenti e della presente relazione. Basta esaminare la situazione ultima (allegato n. 9) del materiale di trazione e dei veicoli; gli aumenti di potenzialità (allegati n. 14 e n. 15) conseguiti nelle stazioni durante l'esercizio di Stato e cioè in fronti di magazzini, tettoie, piani caricatori, binari per carico, scarico, deposito e manovre e in aree per depositi; i raddoppiamenti di binario attivati (allegato n. 16). L'efficacia dei provvedimenti attuati si manifestò specialmente dal 1915 in poi per la mobilitazione e radunata dell'esercito e successivamente per le operazioni di guerra.

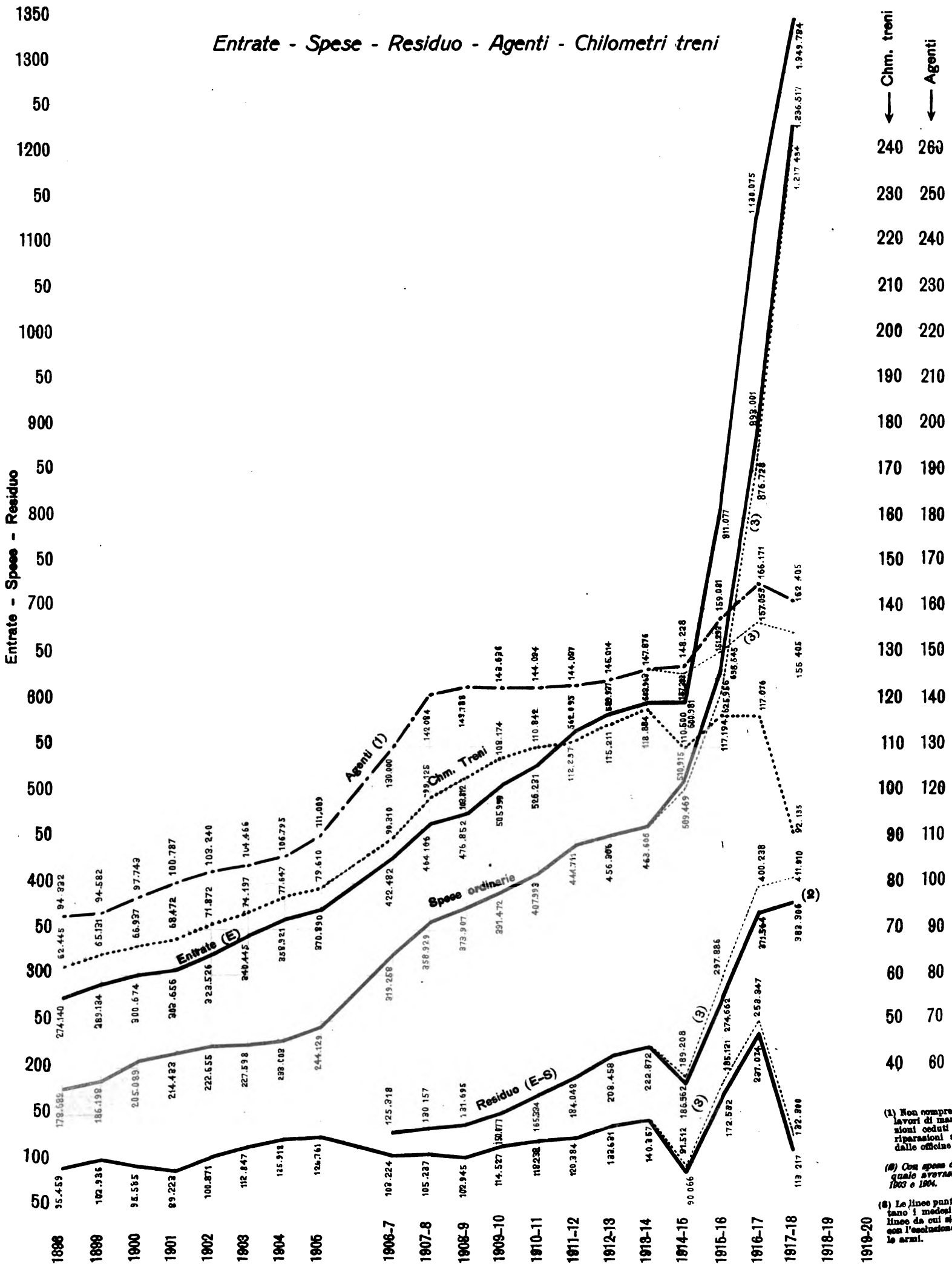
È da ricordare che, mentre le leggi sovracitate avevano assegnato quei fondi per determinati scopi, intervennero poi nuove disposizioni legislative per destinarne una parte ad altre spese. Così, ad esempio, con la legge 14 luglio 1907, n. 542, riguardante le opere marittime, veniva disposto l'arredamento di alcuni porti col prelevamento della presunta spesa di lire 6.484.000 dalle somme autorizzate per le ferrovie dello Stato con la legge 23 dicembre 1906, n. 638; e col relativo regolamento (R. decreto 28 maggio 1908, n. 245) si stabiliva inoltre che le spese per i binari e gli impianti fissi pel movimento dei treni facessero carico alle ferrovie. Con la legge 2 luglio 1908, n. 326, che

approvava il bilancio di assestamento 1907-08, veniva stabilito di aumentare di oltre 23 milioni di lire il fondo di dotazione del magazzino, prelevandone l'importo dalle somme autorizzate con leggi 22 aprile 1905, n. 137; 19 aprile 1906, n. 127, e 23 dicembre 1906, n. 638. Analogamente con la legge 4 luglio 1908, n. 421, che approvava l'assestamento 1908-09, veniva stabilito di aumentare di circa 10 milioni il fondo di dotazione di magazzino prelevando detto ammontare dalle somme autorizzate con le leggi citate. Con le leggi 12 luglio 1908, n. 444, e 21 luglio 1910, n. 580, nell'affidare « provvisoriamente » all'Amministrazione ferroviaria l'esercizio delle linee a scartamento ridotto della Sicilia, fu disposto che (come rileviamo in altre parti della presente relazione) provvedesse essa, con i fondi assegnati per la rete principale, all'occorrente materiale rotabile e di esercizio (oltre 9 milioni di lire a tutto giugno 1918). Con la legge 5 aprile 1908, n. 111, che affidò alle ferrovie dello Stato la navigazione con le isole, si autorizzarono 15 milioni di lire per il naviglio, disponendo però che al primo impianto del servizio e agli ulteriori aumenti patrimoniali si facesse fronte con i fondi ferroviari della legge 23 dicembre 1906, n. 638. Altri oneri, non previsti quando furono assegnati i fondi per le spese straordinarie, derivarono da maggiori lavori per le linee passate successivamente nella rete dello Stato, aumento di galleggianti e invasature per il servizio attraverso lo Stretto di Messina, aumento d'impianti per la trazione elettrica, lavori militari e simili.

Il normale rifornimento di capitali, sulla base del quintuplo dell'aumento dei prodotti, fu stabilito (legge 25 giugno 1909, n. 372) per un sessennio; e perciò fin dal 30 giugno 1914 venne a scadere il periodo per calcolare il multiplo del detto aumento determinante i fondi del Tesoro sui quali potevansi assumere impegni per nuovi impianti e miglioramenti lungo le linee e nelle stazioni e per acquisto di rotabili. Intervenne poi, alla fine del 1914-15, il decreto-legge 20 giugno 1915, col quale fu autorizzato il Tesoro a fornire 113 milioni di lire per provvedere altro materiale ed altri piroscafi nel 1915-16 ed oltre. E successivamente, con decreto Luogotenenziale 23 novembre 1916, n. 1637, l'Amministrazione ferroviaria fu autorizzata ad assumere, nel 1916-17, impegni per l'importo di 60 milioni di lire, e con altro decreto Luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 330, per una ulteriore somma di milioni 40.

Alla fine dell'esercizio 1917-18 non rimaneva disponibile, per nuovi impegni da assumersi negli esercizi successivi, che la somma di circa 39 milioni — quant'è la differenza tra 2151 milioni autorizzati e i 2112 milioni impegnati (allegato n. 7) — mentre si manifesta sempre più la necessità di aumentare la dotazione dei rotabili, ultimare gli impianti iniziati lungo le linee e nelle stazioni, eseguire ampliamenti in relazione all'incremento dei traffici, rafforzare e raddoppiare i binari, estendere

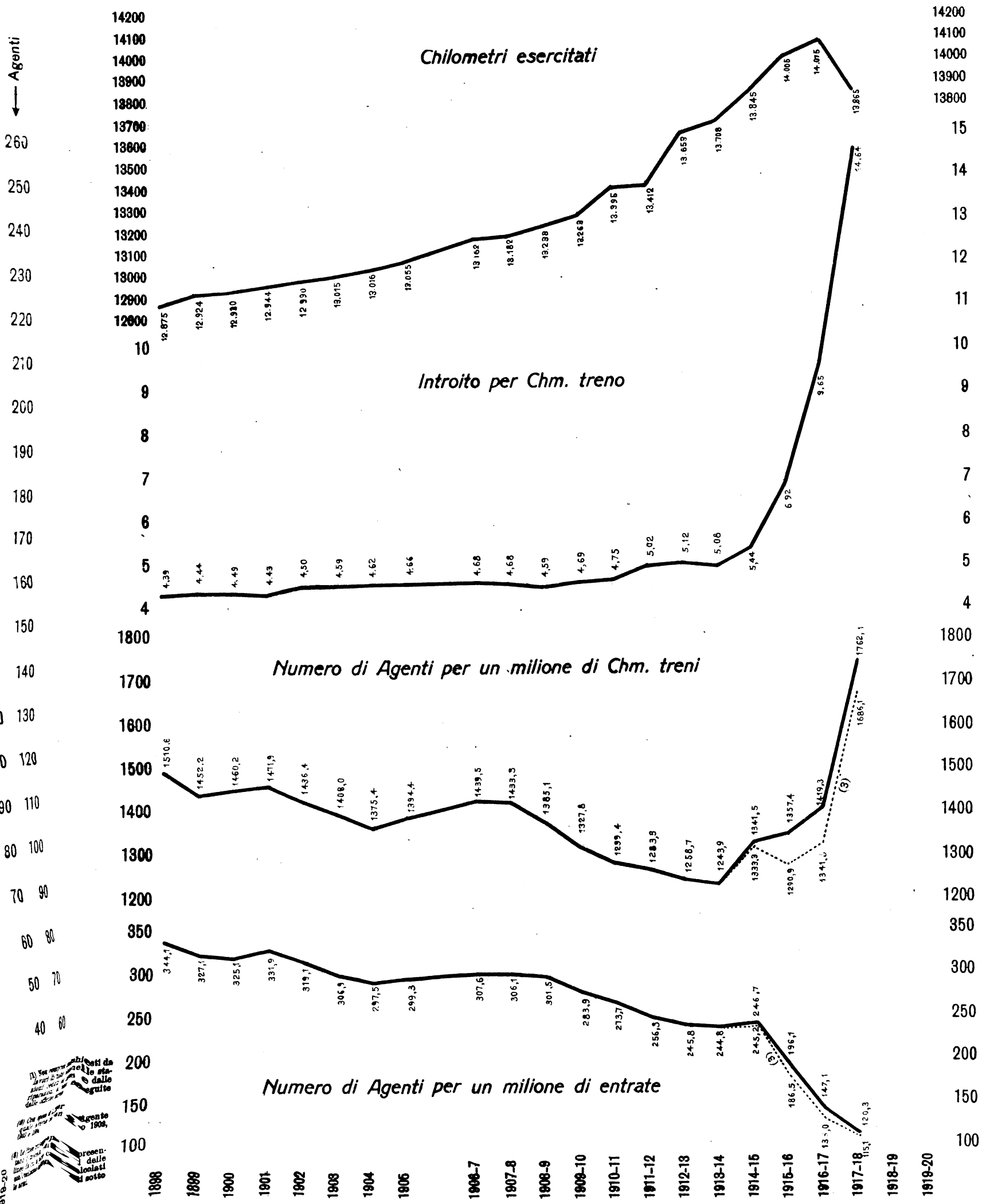
Entrate - Spese - Residuo - Agenti - Chilometri treni



(1) Non compresi quelli relativi a lavori di manutenzione ed a lavori ordinati ad imprese, riparazioni ai rotabili e dalle officine private.

(2) Con spese di L. 1200 per quale avvenni nel triennio 1903 e 1904.

(3) Le linee punteggiate rappresentano i medesimi elementi linee da cui si partono, col con l'escissione degli agenti le armi.



(1) Nel 1918-19 gli agenti da lavoro in servizio sono stati 14.640, di cui 14.640 sono stati assorbiti dalle stazioni e 0 dalle locomotive.

(2) Nel 1918-19 gli agenti da lavoro in servizio sono stati 14.640, di cui 14.640 sono stati assorbiti dalle stazioni e 0 dalle locomotive.

(3) Nel 1918-19 gli agenti da lavoro in servizio sono stati 14.640, di cui 14.640 sono stati assorbiti dalle stazioni e 0 dalle locomotive.

(4) Nel 1918-19 gli agenti da lavoro in servizio sono stati 14.640, di cui 14.640 sono stati assorbiti dalle stazioni e 0 dalle locomotive.

(5) Nel 1918-19 gli agenti da lavoro in servizio sono stati 14.640, di cui 14.640 sono stati assorbiti dalle stazioni e 0 dalle locomotive.

Entrate - Spese - Residuo

3

2

1

la trazione elettrica, facendo fronte altresì al maggior costo dei materiali e della mano d'opera.

Tutto ciò rappresenta un programma ingente di lavori e provviste il quale potrà avere il suo regolare svolgimento appena interverranno provvedimenti legislativi, analoghi a quelli della legge 25 giugno 1909, n. 372, che autorizzino con procedimento organico i relativi fondi, in modo che si possa fare assegnamento sulla disponibilità delle somme occorrenti per graduare i lavori e le ordinazioni di materiale (1).

* * *

Il reddito approssimativo che lo Stato ha ricavato nel 1917-18 dai capitali impiegati nell'azienda si può valutare con gli stessi criteri seguiti nelle relazioni annuali precedenti, limitandone cioè la determinazione alle entrate reali risultanti dal bilancio in rapporto alla consistenza patrimoniale.

Dai proventi ferroviari il Tesoro ha avuto circa 119 milioni di lire, a cui aggiungendo l'importo di milioni 144 per imposte e tasse (sui terreni e fabbricati, sulle competenze del personale, sui trasporti, bollo, centesimi di guerra, ecc.) si ha un totale di 263 che, rispetto alla somma dei capitali investiti nell'azienda ferroviaria di milioni 7.293, corrisponde ad una remunerazione di circa 3,30 %. Questa valutazione non tiene conto delle somme accantonate alle varie riserve e dei vantaggi incommensurabili diretti e indiretti, che dall'esercizio ferroviario derivano, soprattutto in periodo di guerra, all'efficienza militare ed all'economia generale della Nazione.

Il risultato sarebbe stato assai migliore se non fosse sempre più cresciuto l'onere che grava in misura eccezionale sulla nostra rete: la spesa di combustibile. Se questo avesse conservato il prezzo del 1913-14, i proventi sarebbero aumentati di ben 325 milioni, pur deducendo l'ammontare presunto degli aumenti di tariffa, per cui la remunerazione dei capitali investiti sarebbe salita a 8,06 %.

L'importanza relativa di queste cifre misura lo sforzo compiuto e insieme l'onere gravissimo del carbone; e precisa quei bisogni che coincidono con l'immediato interesse nazionale: mantenere cioè materiali e mezzi di esercizio in condizioni tali che si possa continuare a corrispondere alle esigenze del traffico; intensificare studi e opere per estendere la trazione elettrica.

(1) Con decreti Luogotenenziali 17 novembre 1918, n. 1698 e 14 novembre 1918, n. 1791 sono stati assegnati nuovi fondi per nuovi impianti e miglioramenti sulle linee e stazioni e per aumento di materiale rotabile.

CONTRIBUTO ALLA GUERRA.

Tutti i rami del servizio ferroviario hanno dovuto corrispondere dal maggio 1915 alle predominanti esigenze della guerra; e perciò questa relazione, come le due precedenti, nel riferire intorno alle varie attività dell'azienda, trova di dovere accennare, nei singoli capitoli, agli sforzi compiuti per fronteggiare i sempre crescenti bisogni dell'esercito e dell'armata e le imperiose necessità di approvvigionamento per le popolazioni.

Ma in questa terza relazione di guerra sembra pure opportuno riassumere le indicazioni sporadiche per porre in luce come l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dapprima per la mobilitazione delle truppe e dei materiali, poi nello svolgimento delle operazioni durante la guerra, sia stata la maggiore e più immediata cooperatrice delle azioni militari. Il suo contributo, sotto forme svariate, si esplicò senza interruzione e con fervida alacrità nei campi più diversi: trasporti, lavori stradali e murarii, progetti ed esecuzione di nuove costruzioni, approvvigionamenti, cure sanitarie, ricerche scientifiche, ecc.

Mercè il suo ordinamento, che le consente di dare in qualsiasi momento diretta e immediata attuazione ai provvedimenti più improvvisi ed urgenti — come accadde in occasioni memorabili, quali la guerra libica, il terremoto di Calabria e Sicilia, il terremoto di Avezzano — e in virtù delle buone condizioni in cui si trovavano nel 1915 le linee della rete e il materiale rotabile — per effetto dei miglioramenti e aumenti progressivi e continui apportati agli impianti e ai mezzi di esercizio nel corso del decennio 1905-1915 — l'Amministrazione ferroviaria potè soddisfare prontamente e regolarmente alle necessità ed esigenze che si affacciarono allo scoppio della guerra e successivamente a quelle che si vennero manifestando durante il conflitto, agevolata in ciò dall'opera assidua e volonterosa di tutto il personale.

Trasporti. — Nella primavera del 1915 le ferrovie dovettero provvedere alla mobilitazione e radunata dell'esercito. I risultati corrisposero pienamente alle previsioni ed aspettative. Nel periodo di un mese furono utilizzati 57.092 carri e 20.420 carrozze, con un massimo di oltre 3.300 veicoli in un sol giorno; sulle linee del Veneto si ebbe allora un movimento medio giornaliero di circa 340 treni militari con un massimo di 380. Malgrado un movimento così intenso, minimo fu il turbamento del traffico ordinario, mentre un aumento di traffico si verificava ai porti.

I trasporti di interesse militare vennero sempre aumentando per il maggior numero delle truppe operanti, per le crescenti esigenze dei loro rifornimenti, per l'approvvigionamento delle materie prime necessarie alla produzione bellica. Giornalmente si effettuarono numerosi appositi treni, disposti di volta in volta in relazione ai vari bisogni o stabiliti in condotte fisse, secondo determinati programmi, in partenza dai diversi centri di rifornimento e destinati alle zone di operazione. Ai trasporti per il nostro esercito, si aggiunsero quelli per le truppe degli eserciti alleati, destinate in Oriente o alle nostre linee di combattimento.

La effettuazione degli appositi treni militari aveva esigenze speciali nei riguardi delle operazioni di carico e scarico e della circolazione. Molti di essi facevano lunghissimi percorsi, fra l'estrema Calabria ed il fronte nord-orientale, fra i transiti di Modane e Ventimiglia ed i porti di Taranto e Brindisi, e richiedevano particolari cure per la regolare continuità dell'itinerario. Molti dovevano superare i valichi degli Appennini, percorrendo linee in difficili condizioni di esercizio. Gran parte di essi affluivano sulle linee del Veneto per le due vie di Verona-Vicenza e Monselice-Padova, determinando uno straordinario movimento, che talvolta superò in complesso i 400 treni in un sol giorno. Intenso movimento si verificò sulle linee di Ventimiglia e di Modane per i numerosi trasporti delle truppe alleate e dei loro rifornimenti e per i trasporti di carbone; ciò che rese necessari molti lavori per aumentarne la potenzialità e speciali provvedimenti per semplificare il servizio in quelle stazioni di confine.

Per le licenze collettive vennero istituite apposite tradotte giornaliere, che percorrevano il Paese per tutta la sua lunghezza e per le quali rimasero impegnati quasi 3.200 veicoli. Analoghi treni per le licenze ai militari degli eserciti alleati circolavano continuamente fra i transiti di confine e il nostro fronte e fra gli stessi transiti ed i porti d'imbarco per l'Oriente. Furono istituite condotte di rifornimento speciale per la carne congelata, utilizzando circa 600 carri frigoriferi appositamente preparati, e per il vino, adoperando serbatoi privati all'uopo in gran parte requisiti. Appositi treni vennero allestiti, non soltanto per i trasporti, ma anche per la difesa del litorale adriatico e di altre coste insidiate dalle offese nemiche; sicchè treni armati circolavano secondo speciali norme che ne garantivano la completa libertà d'azione.

La quantità dei treni appositi militari è venuta sempre crescendo:

anno 1915-16	treni-chm.	9.230.411
» 1916-17	»	14.300.030
» 1917-18	»	16.304.633

Nel 1915-16 le percorrenze dei treni appositi militari fu il 7,9% del movimento generale, e nei due anni successivi la percentuale salì

rispettivamente al 12,2 ed al 17,8. Ma tale movimento non rappresenta che una parte soltanto dei trasporti militari, giacchè moltissime truppe, derrate e materie si trasportarono con treni ordinari.

I trasporti ordinari dovettero essere subordinati alle esigenze dei trasporti militari. Speciali provvidenze, però, si attuarono per gli approvvigionamenti essenziali delle popolazioni. L'andamento, quindi, del servizio ferroviario si rese sempre più difficile per lo spostarsi di intensità di circolazione, per l'agglomeramento eccezionale di trasporti in alcuni centri, avendo la guerra turbato le normali correnti dei traffici. A questo è da aggiungersi la difficoltà di approvvigionamento del carbone fossile, onde il bisogno di limitarne al più possibile il consumo. La penuria di combustibile e la minore disponibilità di materiale imposero la necessità di frenare il movimento dei viaggiatori inasprando le tariffe e diminuendo il numero dei treni.

Così si soppressero i biglietti di andata e ritorno, i circolari, gli abbonamenti speciali a zone. Si limitarono i biglietti di abbonamento ordinari per percorsi superiori ai 60 chilometri soltanto ai commercianti e alle persone che viaggiano per ragioni di pubblica utilità. Si sospesero alcune tariffe ridotte e concessioni speciali. Si ridussero a due soltanto i viaggi con riduzione di tariffa degli impiegati dello Stato e delle loro famiglie, che dapprima erano illimitati. Si ridussero le facilitazioni di viaggio degli impiegati ferroviari.

La diminuzione dei treni viaggiatori (esclusi i treni militari) risulta dalle seguenti percorrenze medie giornaliere del quinquennio :

1913-14	km-treno	198.320
1914-15	»	169.518
1915-16	»	148.905
1916-17	»	127.458
1917-18	»	84.003

La deficienza del carbone inglese obbligò a fare uso di carbone di produzione francese ed anche di combustibili nazionali (lignite e legna), meno adatti al servizio dei treni pesanti, veloci e su linee accidentate. Da ciò la frequenza di ritardi, perturbamenti di circolazione e talvolta anche ristagni nella utilizzazione del materiale.

Forti aumenti di treni militari occorsero in occasioni straordinarie per spostamenti strategici, per maggior afflusso di truppe e armamenti in determinate zone.

I dolorosi fatti della fine di ottobre 1917 e l'invasione nemica obbligarono ad effettuare di urgenza e in condizioni difficilissime ingenti trasporti di truppe e di materiali militari, oltre che di materiali provenienti dallo sgombero di magazzini e stabilimenti industriali. Contemporaneamente irruppe l'esodo delle popolazioni dai territori invasi. A queste improvvise necessità si fece fronte con serie ininterrotte di

treni, irradiantisi dal Veneto per tutta Italia sino nel Mezzogiorno e nella Sicilia. Intensissimo fu il movimento, specialmente sulla Padova-Bologna. Allo stato tumultuario dei primi giorni seguì un periodo progressivo d'ordine. Ma a dura prova furono messe le ferrovie dello Stato, chiamate a servire le dislocazioni di truppe e materiali militari, lo sgombero di abitati, di magazzini, ecc., l'esodo dei profughi, e nello stesso tempo a provvedere al trasporto delle truppe alleate che entravano da Modane e Ventimiglia.

Merita di essere qui ricordata l'opera coraggiosa spiegata dal personale di ogni grado per fronteggiare le esigenze della ritirata e per salvare quanto più era possibile del materiale fisso e rotabile che trovavasi nelle stazioni sgombrate e minacciate. Dando una prova mirabile di ordine, di disciplina ferroviaria e di prontezza d'azione, si riuscì a riportare in salvo pressochè tutte le locomotive delle ferrovie dello Stato che lavoravano di là del Piave e sino a Calalzo di Cadore, sino all'Isonzo ed oltre Isonzo, nonchè sul Brenta e fino a Grigio, poichè su oltre duecento locomotive soltanto *dieci* furono perdute.

Le esigenze dei trasporti militari e le condizioni nelle quali, in dipendenza della guerra, si venne svolgendo l'esercizio ferroviario influirono notevolmente sulla utilizzazione dei carri. La quantità media dei carri utili al carico nel quinquennio è stata la seguente :

1913-14.	carri	86.689
1914-15.	»	90.454
1915-16.	»	91.209
1916-17.	»	93.719
1917-18.	»	93.437

mentre la media giornaliera dei carri utilizzati è risultata :

1913-14.	carri	14.586
1914-15.	»	13.294
1915-16.	»	12.818
1916-17.	»	12.695
1917-18.	»	11.252

La diminuzione che si rileva da queste medie giornaliere è dovuta a parecchie cause, tutte dipendenti dallo stato di guerra, quali: la necessità di fare moltissimi trasporti a grandi distanze per la lontananza dei luoghi di produzione e di acquisto; la chiusura dei porti dell'Adriatico, che riversò su quelli del Tirreno gli arrivi per mare, onde una percorrenza media dei trasporti per ferrovia assai superiore a quella che si aveva prima della guerra; le difficoltà e gli alti prezzi delle merci e l'urgenza del loro impiego, che rendono le spese di trasporto un elemento quasi trascurabile, sicchè la provvista vien fatta qualunque sia il percorso occorrente per il trasporto della merce. Ciò ha

recato un aumento forte nella percorrenza media dei trasporti, come appare dalle seguenti cifre del quinquennio :

1913-14	chm.	172
1914-15	»	190
1915-16	»	229
1916-17	»	270
1917-18	»	269

Corrispondentemente è aumentata la percorrenza dei carri vuoti per l'invio ai porti del Tirreno del materiale occorrente ai trasporti destinati al versante adriatico, e per la necessità di rifornire di carri vuoti, dall'Italia settentrionale con notevoli percorsi, le stazioni di intere regioni, come la Toscana, la Campania, la Calabria e la Sicilia, le quali hanno un traffico di esportazione superiore a quello di importazione, in dipendenza specialmente dei numerosissimi trasporti diretti in zona di guerra. In aumento pure si sono avute le soste dei carri per inevitabili forti giacenze di materiale carico e ingombri militari e difficoltà varie nelle stazioni, oltre che per deficienza dei mezzi di scarico e di ritiro delle merci da parte dei destinatari, in conseguenza dell'avvenuta requisizione di quadrupedi e veicoli. È così avvenuto che il ciclo medio del carro salì progressivamente da circa 6 giorni, quale era ante guerra, a oltre 8 giorni, come appare dalle seguenti cifre :

1913-14	giorni	5	ore	23
1914-15	»	6	»	19
1915-16	»	7	»	3
1916-17	»	7	»	9
1917-18	»	8	»	7

Per contro si adottarono provvedimenti intesi ad aumentare il carico medio dei carri e positivi vantaggi si ottennero dall'avere: limitato il percorso massimo dei trasporti a piccola velocità; escluso il servizio a piccola velocità in collettame; vietato il cambio di destinazione e della rispedizione dei trasporti a carro completo; ridotto il termine utile normalmente concesso per il ritiro delle merci e l'aumento delle tasse di sosta; stabilito di utilizzare il più possibile l'intera portata dei carri; prolungato l'orario di servizio degli scali, intensificate le manovre, istituiti premi al personale, ecc. Effettivamente il carico medio venne così sempre migliorando come appare dalle seguenti cifre riferite all'ultimo quinquennio:

1913-14	tonn.	8,60
1914-15	»	8,65
1915-16	»	9,06
1916-17	»	9,91
1917-18	»	10,79

Si deve a questo miglioramento se il peso delle merci caricate nel 1917-18 è diminuito soltanto del 6,6 % in confronto al 1913-14, mentre la diminuzione della quantità di carri caricati è stata del 26 %.

Ma i risultati, nei riguardi della disponibilità di materiale vuoto, non potevano essere che limitati e parziali. Si ricorse quindi al provvedimento di graduare i trasporti secondo la loro rispettiva importanza in modo che, soddisfatte le esigenze militari e quelle dei trasporti diretti agli stabilimenti industriali che lavoravano per la guerra, fossero assicurati il carico ai porti, le materie necessarie al lavoro dei campi, il rifornimento delle derrate e degli altri prodotti del suolo ai centri di consumo ed i pubblici servizi.

Gli altri trasporti dovettero inevitabilmente subire dilazioni e limitazioni, che però l'Amministrazione ferroviaria procurò di rendere sensibili il meno possibile.

I trasporti militari e d'interesse militare vennero continuamente crescendo, e impegnarono una parte cospicua del materiale e richiesero da ultimo quasi il 65 % del totale dei carri disponibili.

Malgrado le minori disponibilità di materiale per il commercio privato, potè tuttavia mantenersi elevato il carico ai porti. Mentre diminuirono ai porti i carichi di carbone, per contro aumentarono notevolmente quelli dei cereali, come lo dimostrano le seguenti cifre dei carri caricati nel quinquennio :

1913-14	carri cereali	55.536
1914-15	» »	83.660
1915-16	» »	121.247
1916-17	» »	105.664
1917-18	» »	128.280

I minori arrivi di carbone inglese per mare vennero in parte compensati da trasporti di carbone inglese e francese effettuati per ferrovia dai porti dell'Atlantico e dalle miniere del centro della Francia. Si ebbe inoltre uno straordinario aumento nei trasporti di combustibili nazionali.

Nel 1917-18 arrivarono dai transiti di Modane e Ventimiglia tonnellate 1.750.792 di carbone in 92.619 carri e si trasportarono 71.477 carri di lignite e 175.817 di legna da ardere. I trasporti di carbone dalla Francia, dato il notevole percorso, richiesero la specializzazione di poco meno di 10.000 carri, tutti di grande portata, e per i trasporti di combustibili nazionali si impiegarono giornalmente quasi 1.000 carri.

Furono in special modo curati i trasporti delle materie fertilizzanti e delle macchine agrarie, richiesti per intensificare la produzione del suolo, e vennero forniti nella più larga misura possibile i carri occorrenti per portare ai depositi ed ai luoghi di consumo i prodotti dell'agricoltura.

Per evitare ingombri nei porti maggiori si favorì lo scarico delle merci altrove, deviando le navi ad altri porti e accordando agevolazioni di tariffa per i trasporti via terra. Del pari si concessero facilitazioni di tariffa per i trasporti di carbone, materie prime ed altre merci a favore delle regioni del versante adriatico, per i trasporti di legna e ligniti e per quelli dei cereali.

Gli ottimi risultati conseguiti nell'effettuazione dei trasporti si debbono agli efficaci provvedimenti di esercizio presi dai Servizi Movimento, Trazione, Veicoli. Fervidissima fu l'opera del Servizio Trazione il quale, malgrado la deficienza di carbone, la minore disponibilità e il rapido logorio del materiale ed altri fattori sfavorevoli, poté con intensa utilizzazione dei mezzi disponibili soddisfare a tutte le molteplici incessanti e urgenti esigenze. Notevole nel 1917-18, per i mezzi impiegati ed i risultati raggiunti, l'assunzione dei servizi di trazione in Francia da Ventimiglia a Marsiglia e da Modane a Chambéry per il trasporto di carboni; servizi che tennero impegnate 115 locomotive e circa 160 coppie di personale di macchina, oltre i dirigenti e il personale ausiliario.

Nuove costruzioni e lavori sulle linee esistenti. — Le necessità della guerra, i forti movimenti sulle linee convergenti alle zone di operazione, l'aumento nel numero e nella composizione dei treni, le nuove correnti formatesi per l'istadamento di truppe, materiali e merci portarono a dover eseguire, precipuamente nell'interesse militare, molti lavori sulle linee e nelle stazioni e alcune nuove costruzioni aventi tutte il carattere della massima urgenza e utilità.

In meno di un anno veniva costruita e messa in esercizio la ferrovia Montebelluna-Susegana, di circa 20 chilometri di lunghezza. In brevissimo tempo si eseguiva il raccordo (circa 2 chilometri e mezzo) della linea stessa con la Castelfranco-Montebelluna.

Per aumentare la potenzialità delle linee e agevolare gli istradamenti venne raddoppiato il binario su alcuni tratti di linea e si costruirono raccordi a semplice e doppio binario per uno sviluppo complessivo di circa 150 chilometri, con una spesa di circa 25 milioni.

Molte stazioni furono ampliate, altre nuove ne vennero istituite, aumentando i mezzi di carico e scarico, complessivamente in 50 chilometri di binario per ricovero dei treni, 16 chilometri di binario accostato a piani caricatori nuovi e prolungati, 57 chilometri di binari per carico e scarico diretto; il tutto per un importo approssimativo di 109 milioni. Si munirono del blocco elettro-meccanico circa 400 chilometri di linea, e vennero impiantati apparati centrali per un complesso di 670 leve; si sistemarono segnalamenti e collegamenti di sicurezza per nuove fermate, posti di movimento, nuovi binari di precedenza, prolungamenti d'incroci: per lavori relativi al segnalamento si incontrò la spesa totale di circa lire 6.500.000.

Sempre in dipendenza dei grandi trasporti militari, occorre di eseguire nuovi impianti per la trazione con annessi depositi combustibili e tettoie per ricovero della lignite, segatura e legna da ardere: con una spesa di circa lire 2.800.000.

In trenta stazioni, lungo determinati itinerari, si costruirono, a

servizio delle truppe, fabbricati con latrine a depurazione biologica, impiantando lavabi e servizio di acqua potabile. L'importo raggiunse milioni 1,5.

Per lavori relativi al servizio d'acqua si spesero circa 5 milioni. Si trattò in genere di aumentare la dotazione dell'acqua per le locomotive, per uso potabile delle truppe e del personale ferroviario, per lavatura di carri e per impianti di disinfezione; e a tale scopo fu necessario: costruire pozzi e cisterne; impiantare motori e pompe sia per nuovi impianti di pompatura, sia per riserva di impianti esistenti; costruire in 90 stazioni nuovi rifornitori aumentando complessivamente la scorta d'acqua di circa 4.300 metri cubi. Si provvide infine alla posa di 200 nuove colonne idrauliche e di 142 km. di condotta in ghisa e a non pochi impianti completi per estinzione incendi.

Provvedimenti di notevole importanza si adottarono per la trazione elettrica, raddoppiando la sezione delle condutture su alcuni tronchi ed elettrificando nuovi binari nelle stazioni; il tutto per un importo di circa 10 milioni. Per mettere a disposizione delle industrie una notevole quantità di energia elettrica, si collegarono in parallelo diverse centrali generatrici. E per aumentare sempre più la potenzialità delle linee elettrificate, si iniziarono i nuovi impianti idroelettrici del Melezet e del Rochemolles presso Bardonecchia, di circa 20 mila cavalli, che costeranno intorno a 15 milioni, e si pose mano ad altri lavori, pure essi ancora in corso, dell'importo di circa 20 milioni.

Molti allacciamenti si eseguirono con tramvie e linee fluviali per favorire il carico e lo scarico, complessivamente per un'estesa di circa 20 chilometri e una spesa di 1 milione. Ad impianti notevoli, dello sviluppo complessivo di oltre 100 chilometri e dell'importo di 20 milioni, si provvide per binari di servizio di basi militari alleate e loro allacciamenti con la ferrovia, per raccordi con parchi, depositi, aerodromi, stabilimenti militari ed ausiliari.

Per l'esecuzione di tutti questi lavori e di altri cui provvide direttamente l'autorità militare e per formare le scorte necessarie per la guerra, l'Amministrazione ha fornito circa km. 1.220 di binario e 3.585 scambi, costruendo questi ultimi in massima parte presso le proprie officine.

Agevolazioni per viaggi. — Particolari agevolazioni accordarono le ferrovie dello Stato per favorire l'assistenza ai militari e loro famiglie, agli emigrati, ai profughi. Accenneremo in breve ai provvedimenti adottati:

A) MILITARI:

1°) ammessa la sospensione della validità dei biglietti di abbonamento depositati da abbonati chiamati alle armi, con facoltà di riprenderne l'uso all'atto del congedo;

2°) concessa la tariffa militare agli studenti incaricati dal *Touring Club* di portare doni ai soldati combattenti alla fronte, e la riduzione del 50 % per i trasporti di indumenti, oggetti di conforto, libri, ecc., destinati alle autorità di terra e di mare per i nostri soldati e marinai;

3°) concesso il trasporto in franchigia: *a)* per i medicinali, gli indumenti, ecc., spediti dal Comitato americano ai nostri soldati combattenti; *b)* per i doni e i soccorsi ai nostri prigionieri di guerra, o internati civili, all'estero; *c)* per i doni e i soccorsi ai prigionieri di guerra, o internati civili, nemici, nel Regno;

4°) estesa ai militari in congedo, invalidi di guerra, l'applicazione della tariffa militare per i viaggi da compiere per recarsi alle scuole di rieducazione professionale, e restituirsì alla propria residenza dopo ricevute le cure e l'istruzione nelle dette scuole;

5°) istituita, per gli ex-militari ciechi per causa di guerra, una nuova concessione speciale (XXI), in base alla quale è accordata in loro favore, e in favore di una persona d'accompagnamento, la tariffa differenziale *C* per quattro viaggi di corsa semplice l'anno.

B) FAMIGLIE DI MILITARI :

per i viaggi dei parenti che si recano a visitare militari gravemente infermi, degenti negli ospedali, è stata accordata la concessione di due biglietti di andata e ritorno a tariffa militare, se di condizione povera, e di due biglietti a tariffa differenziale *C*, se non indigenti. Eguali facilitazioni sono state concesse per i viaggi di parenti di operai, addetti ai lavori in zona di guerra, che si recano a visitare loro congiunti gravemente feriti;

per i viaggi a tariffa differenziale *C* dei parenti di militari, è stato ammesso che non vengano computati tra le limitate concessioni di viaggi a tariffa ridotta a cui i parenti stessi abbiano diritto (impiegati civili dello Stato e famiglie, maestri comunali e famiglie dei militari);

la tariffa differenziale *C* è stata pure concessa sia alle famiglie di militari che si recano nelle nazioni alleate per visitare congiunti degenti in ospedali stranieri o per assistere alle esequie dei morti, sia alle famiglie di militari delle nazioni alleate, che, per le medesime dolorose cause, si recano in Italia o vi transitano;

è stata facilitata l'applicazione della concessione speciale IV (tariffa militare) per il viaggio di andata e ritorno delle squadre di fanciulli, figli od orfani di soldati, inviati alle cure marine o climatiche, a cura e spese dei Comitati per l'assistenza civile;

è stata concessa, fino a tutto il quinto anno dopo la pace, la tariffa militare per i viaggi di 3^a classe ai minorenni e agli interdetti per infermità di mente, orfani di guerra, che debbano essere trasferiti

da un luogo ad altro, nonchè a una persona di accompagnamento (viaggio di andata e di ritorno).

C) EMIGRATI:

fino dal 1914, poco dopo lo scoppio della guerra europea, l'Amministrazione si è trovata nella necessità di provvedere al rimpatrio degli emigrati italiani dall'estero, che nei primi tempi, come è facile immaginare, si presentavano a masse e tumultuariamente ai nostri confini, per far ritorno ai loro paesi. Essa vi ha provveduto con tutti i mezzi possibili, consentendo l'applicazione della tariffa militare, in luogo dei prezzi assai più elevati che sarebbero stati a rigore dovuti in base alla concessione speciale XI. Accordò inoltre l'eccezionale ribasso del 50 % sulle tariffe competenti, per il trasporto degli effetti personali e lettere degli emigrati rimpatriati.

D) PROFUGHI:

le medesime facilitazioni accordate agli emigrati rimpatriati furono concesse alle persone allontanate d'autorità dalla zona di guerra, e alla fine del 1917 alla popolazione costretta ad abbandonare la zona invasa dal nemico, o fatta sgombrare dall'autorità militare, tanto per i viaggi ai punti di concentrazione, quanto per quelli successivi ai luoghi di definitiva destinazione;

fu altresì concesso il 50 % di ribasso sulla tariffa normale competente, per il trasporto degli indumenti requisiti su piroscafi nemici e destinati ai profughi stessi, per loro uso;

anche per i profughi serbi e albanesi indigenti è stato concesso il rilascio di biglietti di viaggio a tariffa militare, assimilandoli ai profughi nazionali;

venne infine concesso l'uso dei biglietti di abbonamento di 3^a classe per distanze superiori ai 60 km., a prezzo ridotto del 50 % per i viaggi dal luogo di dimora a quello dei laboratori impiantati per utilizzare l'opera dei profughi.

E) DIVERSI:

è stata concessa la tariffa militare per il viaggio in 3^a classe dei lavoratori agricoli che si recano a proprie spese, in comitive di almeno cinque persone, in una stessa località del Regno.

Veicoli specializzati. — Oggetto di importanti lavori e di cure assidue furono fin dall'inizio della guerra l'allestimento, la manutenzione, il miglioramento dei *treni sanitari*. Furono ben 59 i treni fatti con carrozze e 24 quelli fatti con carri, per la Croce Rossa Italiana, per il S. M. O. di Malta, per la Sanità Militare. La trasformazione e l'arredamento di carrozze e carri a tale scopo richiesero studi e prestazioni speciali del Servizio Veicoli e delle sue officine e maestranze, per

smontare, modificare, adattare i diversi tipi di rotabili e applicarvi attrezzi, montanti, barelle, mobili, fornelli, scaffali, impianti di riscaldamento. Continue e rigorose furono le verifiche al rodiggio, agli organi di attacco, agli apparecchi dei freni e del riscaldamento di questi treni per assicurarne il regolare funzionamento e diligenti le operazioni di disinfezione interna e di pulizia esterna. Vennero impegnati 1343 veicoli, di cui 894 carrozze, 180 bagagliai, 269 carri.

Oltre a questi veicoli altri 107 (carrozze 50 e carri 57) sono lasciati a disposizione dell'Autorità militare per trasporti isolati d'infermi o per scorta.

Per la difesa delle coste e per altri scopi militari vennero dalla Regia Marina allestiti veicoli speciali armandoli con artiglierie atte a sparare senza essere scaricate dal carro. Collaborarono a tali impianti l'Amministrazione ferroviaria, le Autorità militari e l'industria privata. I *treni armati* erano costituiti di carri con cannoni, carri-munizioni, carri-osservatorio, carrozze-alloggio per ufficiali e truppa, muniti di freno, disposti per viaggiare, con la massima velocità consentita e allestiti in modo da costituire ciascuno un'unità completa e autonoma.

Ingente è la quantità di carrozze, o carri arredati con panche, adibita al trasporto delle truppe (*tradotte*). Il materiale, per ciò intensivamente utilizzato e affaticato in servizi continui ininterrotti, fu soggetto a danni e deperimenti: onde maggiore la necessità di operazioni radicali di pulizia e riparazioni urgenti con largo impiego di mano d'opera e materiali.

Delle tante tradotte una parte venne organizzata permanentemente su tutta la rete e offre ai militari, in quanto possibile, comodità analoghe a quelle dei viaggiatori ordinari, con materiale munito di freno continuo e di riscaldamento nell'inverno. Altra parte, per difetto di carrozze, si formò di carri arredati con panche e muniti di riscaldamento nell'inverno mediante stufe a carbone applicate ad ogni carro, con opportuni ripari ai vani dei finestrini e delle porte. Ogni tradotta era scortata da apposito carro ad uso magazzino carbone e alloggio del manovale. Furono circa 1200 i carri adattati in codesto modo per le tradotte invernali.

Pel rifornimento dell'acqua alle truppe operanti, oltre ai serbatoi-acqua, si adibirono tutti i carri con serbatoio metallico destinati al trasporto vino e si ricorse anche ai trasporti con botti in legno previa lavatura con un processo speciale e sterilizzazione.

Per la distribuzione delle carni congelate alle truppe o combattenti o di presidio, e in questi ultimi tempi anche per l'approvvigionamento di molte città, le ferrovie dello Stato provvidero alla trasformazione di una notevole quantità di materiale, ricavandone circa 600 *carri frigoriferi* atti ai trasporti delle suddette carni e alla loro conservazione in ottime condizioni di congelamento per alcuni giorni.

Vigilanza sanitaria. — Largo contributo di opera illuminata diede il Servizio Sanitario delle ferrovie dello Stato durante la guerra nel campo dell'igiene. Severe misure di *profilassi* per i treni sanitari, per le tradotte, per i locali, per i trasporti ordinari furono adottate per cura e vigilanza del suddetto Servizio e con la collaborazione degli altri Servizi interessati, allo scopo di prevenire e impedire la diffusione di malattie epidemiche infettive e di garantire il più possibile la pubblica igiene. Pulizia e disinfezione giornaliera delle latrine, pulizia dei locali aperti al pubblico, vigilanza sulle acque potabili, sui caffè-ristoranti, sulle rivendite, disinfezioni ordinarie e straordinarie di veicoli ferroviari, aumento di squadre di disinfettatori, rifornimento di scorte dei materiali all'uopo occorrenti, specialmente nelle zone di guerra e di più forti movimenti militari: questi i punti principali del sistema praticato.

Si estesero i provvedimenti alle linee, agli impianti e ai locali di stazione, ai dormitori, si intensificarono i mezzi di disinfezione (calce, creosolo saponato, ecc.), si sussidiarono queste operazioni con l'uso dell'anidride solforosa per distruggere insetti parassitari, si applicarono a molte carrozze apparecchi speciali per lo scarico delle ritirate da disinfettarsi immediatamente con latte di calce, si adattarono alcuni carri (circa 30) ad uso latrina, da aggiungersi ai treni che trasportano truppe e da vuotarsi in apposite fosse disinfettanti.

L'utilità di queste direttive e delle pratiche loro applicazioni si manifestò con i risultati più confortanti nelle grandi occasioni di radunate e di migrazioni generali, nei trasporti dei prigionieri di guerra, dei profughi veneti, dei profughi dall'Albania, dalla Romania, ecc., nei trasporti di truppe (tradotte), nell'igiene delle stazioni, nelle condizioni sanitarie del personale.

Prestazioni varie. — Oltre che direttamente, mercè il pronto ed intenso svolgimento di trasporti e lavori, anche in altri campi le ferrovie dello Stato poterono recare non lieve aiuto all'efficienza bellica. Il forte sviluppo dato dall'Esercizio Navigazione all'esercizio dei piroscafi da carico, la immediata trasformazione delle officine locomotive e veicoli e il loro impiego per la lavorazione dei proiettili, le diligenti e previdenti cure dell'azienda per assicurarsi rifornimenti e scorte di materiali e oggetti di consumo, mettendosi in grado di sussidiare all'occorrenza altri enti pubblici ed anche stabilimenti privati, l'utilizzazione dei suoi laboratori e del proprio personale tecnico in ausilio delle autorità militari per studi, analisi, ricerche scientifiche, nel supremo interesse della difesa nazionale: questi sono sommariamente altri titoli principali del contributo dato indirettamente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Mercè la flotta costituita con i piroscafi requisiti che furono loro

assegnati, le ferrovie dello Stato (Esercizio Navigazione) provvidero ai maggiori trasporti marittimi d'interesse militare e a quelli pel rifornimento delle popolazioni. Largo sussidio poterono dare alle operazioni di guerra anche in questo ramo con la cessione dei propri piroscafi postali alla R. Marina, che li trasformò in incrociatori ausiliari, e mettendo a disposizione pure della R. Marina non pochi dei suoi piroscafi da carico.

Molto estesa ed importante è stata, per la durata di circa un triennio, la lavorazione di granate di acciaio e ghisa fatta nelle officine ferroviarie, a puro rimborso di spesa. Altri lavori eseguirono le officine, come ad esempio: costruzione e riparazione di parti di carriaggi, camions, affusti, motoscafi, forni da campo, ecc., stampatura di guaine d'acciaio per spolette, fucinatura di pezzi di ricambio per traini e carriaggi, bollitura e piegatura di cerchi per puleggie, fucinatura e confezioni di puleggie e chiavarde, allestimento di travi e travicelli, costruzione di paletti ferrati, tavoloni, ceppi, carriole di legno, mensole portabarelle, guarniture di cuoio, lavori di piallatura, segatura, martellamento, stiramento al maglio, ecc. Provvidero inoltre alla fornitura di un'ingente quantità di cassette e gabbie di legno per l'invio dei proiettili ai polverifici militari e da questi alla fronte, e di altra ingente quantità di tappi di legno per i proiettili.

Ad iniziativa del Comitato nazionale per il munizionamento venne istituita presso l'officina veicoli delle ferrovie dello Stato a Roma (Trastevere) una scuola femminile per operaie tornitrici. Dalla scuola uscirono oltre 800 operaie che vennero impiegate in vari stabilimenti militari o ausiliari che lavoravano per il munizionamento.

Per l'approvvigionamento di materiali e oggetti di consumo le ferrovie dello Stato, fin dal 1914, adottarono misure larghe e sollecite, ricorrendo specialmente ai mercati inglese ed americano anche per la provvista di materie prime da rifornirsi agli stabilimenti nazionali e adottando nei provvedimenti di acquisto una più rapida forma commerciale. Valido contributo fu portato dagli uffici dell'azienda ferroviaria già esistenti in Inghilterra e negli Stati Uniti d'America e pratici delle industrie e dei prodotti di quelle regioni, in quanto essi furono, all'inizio della guerra e successivamente con sempre maggior incremento, di appoggio all'attività di altre Amministrazioni dello Stato.

Difatti dall'Ufficio di Cardiff veniva prestata la prima opera utile alla Delegazione italiana presso la *Commission internationale de ravitaillement* costituitasi a Londra nel novembre 1916 e incaricata di regolare in Inghilterra le provviste e i noli marittimi per conto degli Alleati.

Ad un ufficio di funzionari delle ferrovie italiane dello Stato, formatosi a Londra presso la Delegazione predetta, veniva poi affidato l'acquisto dei carboni e di altri materiali e la gestione per il carico

e i noli dei vapori in Inghilterra. Analogamente si procedette per l'Ufficio di New York.

Anche in Italia, verso la fine del 1916, fu organizzato un Ente carboni avente il mandato di disciplinare, mediante il rilascio di licenze, le importazioni dei carboni fossili da parte dei privati e di regolare le vendite nel Paese. Questo Ente si costituì presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, la quale intervenne col proprio carbone ad aiutare gli stabilimenti privati che non avessero potuto rifornirsi direttamente. Nel febbraio 1917 all'Ente carboni succedette il Commissariato generale per i carboni (decreti Luogotenenziali 2 febbraio 1917, n. 113, e 18 febbraio 1917, n. 294), a disposizione del quale furono messi gli uffici competenti delle ferrovie dello Stato (Approvvigionamenti, Navigazione, Agenzie ferroviario-marittime, Uffici all'estero, Ragioneria, Casse compartimentali, ecc.). Il Commissariato venne così agevolato nel suo compito in quanto poté, per gli acquisti di carbone e per la gestione dei vapori, valersi di un'organizzazione già fortemente costituita, e cioè di personale, uffici e sistemi delle ferrovie dello Stato. Questa organizzazione esso completò poi con Uffici militari al centro e con Riparti militari aggregati alle Agenzie ferroviario-marittime per la gestione dei vapori che trasportano materiali vari per conto del Ministero delle armi e munizioni e per la distribuzione dei carboni agli stabilimenti militari, ausiliari o assimilati.

Dall'inizio della guerra la Direzione generale mise a disposizione dei Ministeri della guerra e della marina il proprio Istituto Sperimentale, per gli studi, le verifiche e prove, i collaudi occorrenti nelle molteplici forniture e lavorazioni balliche. Specialmente a questo scopo il Ministero delle armi e munizioni assegnò all'Istituto apposito personale militare per la costituzione di un ufficio centrale e di uffici staccati incaricati del controllo degli acciai e dei diversi materiali siderurgici.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, col sussidio di tale ufficio militare aggregato all'Istituto e con i suoi laboratori, poté così portare, nel ramo tecnico sperimentale, un notevole e utile contributo alle provviste per il munizionamento, provvedendo a collaudi e studi sull'acciaio per proiettili e su acciai speciali, sulle materie prime per refrattari, sulle sabbie magnetifere del Lazio, sulle ligniti e altri combustibili nazionali, sulla produzione nazionale di benzolo e toluolo, sugli esplosivi in genere, sui gas asfissianti, sui trasporti frigoriferi, sui materiali per l'aeronautica, ecc.

PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI E MINISTERIALI.

Ordinamento dell'Amministrazione. — Con *decreto Luogotenenziale* 7 marzo 1918, n. 451, venne modificato l'art. 38 del Regio decreto 2 luglio 1914, n. 776, contenente norme per il Servizio Legale delle ferrovie dallo Stato.

Bilanci e cassa. — Con *legge* 1° luglio 1917, n. 1044, fu approvato il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909.

Con la *legge* 1° luglio 1917, n. 1045, fu approvato il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1909-910.

Con la *legge* 1° luglio 1917, n. 1046, fu approvato il rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1910-911.

Con *decreto Luogotenenziale* 26 luglio 1917, n. 1242, vennero approvate alcune varianti nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1916-917.

Con *decreto Luogotenenziale* 28 ottobre 1917, n. 1822, fu autorizzato un prelevamento di lire 21.794.623,22 dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, da imputarsi al capitolo 22 dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1916-917 e da portarsi in aumento su taluni capitoli di spesa.

Con *decreto Luogotenenziale* 4 novembre 1917, n. 1849, venne approvata l'eccedenza di impegni di lire 12.000.000, sull'assegnazione del capitolo 58 della parte passiva del bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1916-917.

Con la *legge* 23 giugno 1918, n. 830, venne autorizzato il Governo ad esercitare provvisoriamente e fino a quando non fossero approvati per legge, e non oltre il 31 dicembre 1918, i bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'esercizio finanziario 1918-919.

Con *decreto-legge* 30 giugno 1918, n. 918, furono apportate variazioni nel bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1917-918.

Personale. — Con la legge 5 luglio 1917, n. 1109, fu convertito in legge il decreto 29 aprile 1915, n. 685, col quale era stato esteso al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato il trattamento previsto dall'ultimo comma degli articoli 20 e 32 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili.

Con decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, il signor ingegnere comm. Gino Casini fu nominato consigliere d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Con la legge 26 luglio 1917, n. 1190, fu convertito in legge il decreto Luogotenenziale 26 ottobre 1916, n. 1451, riguardante l'esenzione dalla tassa di bollo per i certificati di esistenza in vita, per il pagamento delle pensioni a carico dello Stato, delle pubbliche Amministrazioni e degli Istituti di beneficenza.

Con decreto Luogotenenziale 29 luglio 1917, n. 1197, del 1° agosto 1917 l'indennità mensile temporanea, per la durata della guerra, assegnata al personale di ruolo dell'Amministrazione civile dello Stato in forza del decreto Luogotenenziale 23 aprile 1917, n. 630, venne aumentata di cinque lire; e con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1394, fu ugualmente aumentata, con la medesima decorrenza, l'indennità concessa al personale dipendente dalle ferrovie dello Stato. Successivamente, con decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, a partire dal 1° febbraio 1918 e fino all'esercizio finanziario successivo a quello in cui sarà pubblicata la pace, furono aumentati gli stipendi e gli altri assegni equiparati del personale civile e militare di ciascuna Amministrazione dello Stato, e di altre pubbliche Amministrazioni; e venne autorizzata altresì la costituzione di una Commissione con l'incarico di studiare la riforma dell'Amministrazione dello Stato. Con decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 129, a decorrere dal 1° febbraio 1918 e per la durata della guerra, vennero aumentate alcune indennità per il personale delle ferrovie dello Stato.

Con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, furono approvati i regolamenti per i vari personali delle ferrovie dello Stato. Il termine stabilito dall'art. 3 di detto decreto, per la determinazione del numero dei posti in ciascun grado dei ruoli organici, venne prorogato con decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, n. 532; e tale numero di posti è stato poi approvato con decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 959.

Con decreto Luogotenenziale 16 settembre 1917, l'ispettore generale nel Ministero del tesoro dott. gr. uff. Giovanni Cigliana, fu nominato Consigliere di Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Con decreto Luogotenenziale 28 ottobre 1917, n. 1918, fu approvato il regolamento del personale delle ferrovie secondarie della Sicilia.

Con decreto ministeriale 3 novembre 1917, vennero fissate le norme per l'assegnazione delle gratificazioni in dipendenza delle economie sulle spese di personale.

Con *decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918*, venne confermato, in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il triennio 1° gennaio 1918-31 dicembre 1920, il gr. uff. ing. Giuseppe Accomazzi, ispettore superiore delle ferrovie stesse.

Con *decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918*, fu nominato consigliere di Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il triennio 1° gennaio 1918-31 dicembre 1920, il comm. ing. Francesco De Roberto, capo servizio principale, in sostituzione del gr. ufficiale ing. Francesco Simone, ispettore superiore, collocato a riposo.

Con *decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918*, al gr. uff. ingegnere Francesco Simone venne conferito il grado *ad honorem* di vice-direttore generale delle ferrovie dello Stato in occasione del suo collocamento a riposo.

Con *decreto Luogotenenziale 14 febbraio 1918, n. 366*, venne fissata dal 1° giugno 1917 l'entrata in vigore delle disposizioni contenute nell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e fu demandata temporaneamente al Consiglio di Amministrazione l'applicazione delle pene disciplinari previste dai regolamenti dei vari personali delle ferrovie dello Stato.

Con *decreto ministeriale 27 febbraio 1918*, si introdusse una aggiunta alle avvertenze in calce al modello delle note informative.

Con *decreto Luogotenenziale 25 aprile 1918, n. 597*, furono aumentati i limiti massimi dello stipendio o salario per l'affitto delle case economiche dei ferrovieri.

Con *decreto ministeriale 29 aprile 1918*, vennero aumentati i minimi dell'assegno annuo a corpo per la rappresentanza del personale delle ferrovie dello Stato.

Con *Regio decreto 3 maggio 1918, n. 665*, fu istituito un distintivo speciale di guerra per gli agenti delle ferrovie dello Stato.

Con *decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 863*, vennero apportate modificazioni alla legge 16 dicembre 1914, n. 1362, circa la pignorabilità e la sequestrabilità degli stipendi dei funzionari delle pubbliche Amministrazioni.

Con *decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918*, l'ing. gr. uff. Rinaldo Rinaldi fu nominato direttore generale *ad honorem* delle ferrovie dello Stato, in occasione del suo collocamento a riposo quale vice-direttore generale delle ferrovie stesse.

Con *decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918*, l'ing. gr. uff. Vincenzo Capello, capo servizio principale, venne nominato vice-direttore generale delle ferrovie dello Stato, in sostituzione del gr. uff. ing. Rinaldo Rinaldi collocato a riposo.

Tariffe e condizioni per i trasporti. — Con *decreto Luogotenenziale 26 agosto 1917, n. 1403*, furono modificate le disposizioni relative ai trasporti a breve distanza.

Con *decreto Luogotenenziale* 26 agosto 1917, n. 1475, venne prorogato al 1° settembre 1917 il termine per l'attuazione dell'ulteriore sistemazione e semplificazione delle tariffe locali per viaggiatori.

Con *decreto Luogotenenziale* 4 ottobre 1917, n. 1734, fu estesa la tariffa ridotta in uso per gli impiegati civili dello Stato ai viaggi degli ex-militari che hanno perduta completamente la vista in conseguenza delle ferite riportate in guerra, e a quelli delle persone che li accompagnano.

Con *decreto Luogotenenziale* 11 ottobre 1917, n. 1706, vennero stabilite le norme per i viaggi in ferrovia dei militari del R. esercito, della R. marina, della R. guardia di finanza e degli assimilati ed aggregati e vennero determinate le relative penalità in caso di trasgressione.

Con *decreto Luogotenenziale* 26 novembre 1917, n. 1920 fu autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aumentare le tariffe per trasporti viaggiatori ed a sospendere le tariffe locali eccezionali, prorogando a un anno dopo la pubblicazione della pace il termine di cui al *decreto Luogotenenziale* 26 agosto 1918, n. 1475.

Con *decreto ministeriale* 30 gennaio 1918, si fissò, agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Assoro-Cavaliatore della linea a scartamento ridotto Assoro-Bivio Assoro-Leonforte.

Con *decreto Luogotenenziale* 7 marzo 1918, n. 440, si accordarono facilitazioni pei viaggi degli orfani di guerra e per le persone che li accompagnano sulle ferrovie e linee di navigazione esercitate dallo Stato.

Con *decreto Luogotenenziale* 7 marzo 1918, n. 441, fu autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad emettere biglietti di abbonamento a prezzi ridotti a favore dei profughi di guerra.

Con *decreto Luogotenenziale* 26 maggio 1918, n. 727, si autorizzò l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad applicare, oltre i corrispettivi stabiliti nei contratti per l'esercizio di binari di allacciamento e per carico e scarico di merci in determinati punti, uno speciale diritto per ogni carro e ad estendere le norme dell'articolo 1, lettera A, del *decreto Luogotenenziale* 26 agosto 1917, n. 1403, ai trasporti a grande ed a piccola velocità accelerata.

Con *decreto Luogotenenziale* 26 maggio 1918, n. 728, fu autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aumentare i prezzi di trasporto per le spedizioni di merci, nonchè pei trasporti di bagagli e cani.

Guerra. — Con *decreto Luogotenenziale* 15 luglio 1917, n. 1182, fu regolata la produzione e la distribuzione della carta e con successivo *decreto ministeriale* 1° agosto vennero dettate altre norme in merito. Con *decreto Luogotenenziale* 4 ottobre 1917, n. 1705, si prorogò il

termine stabilito dalla lettera b) dell'articolo 6 del citato decreto Luogotenenziale 15 luglio 1917, n. 1182, e furono date disposizioni circa le forniture di carta per le Amministrazioni dello Stato. Con *decreto Luogotenenziale 4 aprile 1918, n. 477*, venne ordinato il censimento di determinate categorie di carta, dando facoltà al Ministro dell'industria, commercio e lavoro di ordinarne la requisizione. Con *decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 790*, si modificò l'art. 6 del citato decreto Luogotenenziale 15 luglio 1917, n. 1182. Con *decreto ministeriale 5 giugno 1918*, venne approvato lo statuto ed il regolamento del Comitato nazionale per l'approvvigionamento e la ripartizione della carta.

Con *decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1207*, vennero fissate norme circa gli addebiti a militari di truppa per irregolarità in viaggi.

Con *decreto Luogotenenziale 5 agosto 1917, n. 1215*, fu istituito il Commissariato generale per i combustibili nazionali; e con altro *decreto Luogotenenziale di pari data* venne incaricato l'on. Roberto De Vito delle funzioni di R. Commissario. Egli, con *ordinanza 21 agosto 1917*, fissò norme per la distribuzione della legna e del carbone vegetale fra le diverse provincie fino al 31 dicembre 1917, con *decreto 26 agosto 1917* organizzò i servizi per le ligniti, con *ordinanza 6 novembre 1917* diede disposizioni per l'uso del carbone vegetale, e con *ordinanza 31 dicembre 1917* prorogò le disposizioni relative al divieto di esportazione di legna da ardere. Con *decreto Luogotenenziale 24 febbraio 1918, n. 284*, vennero adottati nuovi provvedimenti per la produzione dei combustibili nazionali.

Con *decreto Luogotenenziale 30 agosto 1917, n. 1506*, fu modificata la composizione del Comitato per la ripartizione ed utilizzazione del naviglio.

Con *decreto Luogotenenziale 6 settembre 1917, n. 1493*, vennero autorizzati i Prefetti a limitare il consumo dell'energia elettrica.

Con *decreto Luogotenenziale 9 settembre 1917, n. 1405*, si costituì un Comitato di ministri per gli approvvigionamenti da farsi all'estero.

Con *decreto Luogotenenziale 9 settembre 1917, n. 1505*, venne fissata la misura della cauzione nei casi di temporanea esportazione di prodotti colpiti da divieto di uscita dallo Stato. Con la *legge 17 febbraio 1918, n. 285*, si provvide alla conversione in leggi dei decreti Regi e Luogotenenziali relativi al divieto di esportazione di alcune merci, e fu autorizzata l'adozione di provvedimenti sui depositi di merci di proibita esportazione nelle zone doganali di vigilanza. Alla tabella delle merci di vietata esportazione dal Regno, approvata con decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 15, vennero poi aggiunte le seguenti voci: il seme bachi da seta con *decreto Luogotenenziale 21 febbraio 1918, n. 296*; il marmo greggio con *decreto Luogotenenziale 24 marzo 1918, n. 420*; l'alabastro greggio in tavole o altrimenti lavorato con *decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 749*.

Con *decreto Luogotenenziale* 16 settembre 1917, n. 1529 fu istituita una Commissione per l'esame e la proposta dei provvedimenti relativi al passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace ed al tempo successivo alla stipulazione della pace.

Con *decreto Luogotenenziale* 4 ottobre 1917, n. 1578, si adottarono provvedimenti per la requisizione dei carri di proprietà privata iscritti nel parco veicoli delle ferrovie dello Stato.

Con *decreto Luogotenenziale* 7 ottobre 1917, n. 1703, vennero autorizzate, durante la guerra, le Amministrazioni dello Stato a cedere gratuitamente al Comitato nazionale per la raccolta dei rifiuti di archivio, a favore della Croce Rossa italiana, i mobili e materiali divenuti inservibili.

Con *decreto Luogotenenziale* 21 ottobre 1917, n. 1816, fu autorizzata, durante il periodo di guerra, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato a rilasciare carte temporanee di libera circolazione sulle ferrovie medesime, o biglietti gratuiti per un solo viaggio, a missioni, rappresentanze e persone estere.

Con *decreto Luogotenenziale* 22 novembre 1917, n. 1881, vennero sospesi il corso delle prescrizioni e dei termini perentori e l'esercizio della azione cambiaria e delle altre azioni giudiziarie a favore degli enti, ditte e privati aventi l'abituale residenza nei comuni occupati dal nemico ed in quegli altri del territorio delle operazioni da indicarsi a norma dell'art. 4 del decreto medesimo.

Con *decreto Luogotenenziale* 25 novembre 1917, n. 1900, si fissarono le norme per l'esportazione di valori e le cessioni di credito all'estero.

Con *Regio decreto* 1° dicembre 1917, n. 1925, fu dichiarato in istato di guerra il territorio delle provincie di Bergamo, Como, Milano, Modena, Novara, Parma, Pavia e Reggio Emilia.

Con *decreto Luogotenenziale* 9 dicembre 1917, n. 2000, si fissarono norme per il trattamento economico degli impiegati e salariati di ruolo o avventizi, compresi gli agenti delle ferrovie dello Stato, chiamati alle armi e destinati come operai negli stabilimenti militari, ausiliari o privati. E con *decreto Luogotenenziale* 6 dicembre 1917, n. 1999, vennero date disposizioni per il trattamento economico degli impiegati di ruolo, degli avventizi e dei pensionati dello Stato, richiamati alle armi col grado di carabiniere o guardia di finanza, oppure di appuntato in uno dei due corpi.

Con *decreto Luogotenenziale* 9 dicembre 1917, n. 1954, furono revocate le dispense e le esonerazioni concesse ai militari nati dopo il 1892 e si dispose l'invio in zona di guerra di tutti i militari alle armi nati dopo quell'anno.

Con *decreto Luogotenenziale* 9 dicembre 1917, n. 1996, si adottarono provvedimenti circa la concessione delle licenze per l'esercizio del ricupero delle navi sommerse nei mari dello Stato.

Con *decreto Luogotenenziale 31 dicembre 1917, n. 2132*, vennero approvati a tutto il 30 giugno 1918 gli effetti del R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, circa la temporanea abolizione del dazio sul grano ed altri cereali, e quelli del decreto Luogotenenziale 21 novembre 1915, n. 1664, che aveva estesa tale abolizione al semolino. Tale abolizione fu prorogata al 31 dicembre 1918 col *decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 748*; indi estesa al riso con *decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 961*.

Con *decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918, n. 10*, fu estesa a tutti indistintamente i materiali metallici, compresi quelli importati dall'estero, la disposizione del decreto Luogotenenziale 30 marzo 1916, n. 370, concernente speciali limitazioni circa la produzione e vendita dell'acciaio e di altri determinati metalli.

Con *decreto Luogotenenziale 6 gennaio 1918, n. 50*, venne concessa facoltà al Commissario generale per gli approvvigionamenti ed i consumi alimentari di vietare le esportazioni di determinati generi da una provincia all'altra, revocandosi, in pari tempo, le ordinanze prefettizie già emesse.

Con *decreto Luogotenenziale 10 gennaio 1918, n. 93*, fu autorizzato l'esonero da ogni tassa spettante alle ferrovie dello Stato, dai dazi doganali interni e di consumo, nonchè dalla tassa di concessione governativa, dei doni e dei soccorsi in natura, destinati agli internati civili italiani all'estero, ed a quelli di nazionalità nemica che si trovano nel Regno.

Con *decreto Luogotenenziale 14 gennaio 1918, n. 54*, venne determinata la competenza al Ministero dell'assistenza militare e delle pensioni di guerra, agli effetti dell'art. 1, lettera *d*) del decreto Luogotenenziale 6 dicembre 1917, n. 2067, circa l'applicazione delle leggi 25 marzo e 8 luglio 1917, nn. 481 e 1143.

Con *R. decreto 19 gennaio 1918, n. 206*, si istituì un diploma di onore alla memoria dei militari caduti combattendo nella presente guerra, oppure periti in seguito a ferite.

Il Commissariato per i carboni, istituito con decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, venne aggregato al Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari con *decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 141*, preponendosi ai relativi servizi un direttore generale; e di tali funzioni, con altro *decreto Luogotenenziale in pari data*, venne incaricato il comm. ing. Vittorio Laviosa, capo servizio degli Approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato.

Con *decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 181*, fu revocato il diritto alla restituzione dei dazi di confine o all'abbuono di tasse e soprattasse di fabbricazione, per le merci esportate in deroga ai divieti esistenti.

Con *decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 212*, venne data

facoltà ai distributori di energia elettrica, generata per via termica, di esigere, sino a tre mesi dopo la pace, un compenso supplementare o sovrapprezzo, deferendosi le relative controversie, in prima istanza al Comitato regionale di mobilitazione industriale, ed in appello ad un Collegio di arbitri, amichevoli compositori.

Con *decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 213*, si demandò al Ministero delle armi e munizioni l'applicazione dei turni di riposo negli stabilimenti industriali che derivano la forza motrice da energia elettrica, e si dettarono altri provvedimenti concernenti l'energia elettrica.

Con *decreto Luogotenenziale 12 febbraio 1918, n. 146*, furono date disposizioni circa il servizio volontario civile per la prestazione d'opera occorrente all'agricoltura ed a determinate industrie, nonchè ai pubblici servizi.

Con *decreto Luogotenenziale 14 febbraio 1918, n. 195*, venne assegnato, dal 1° novembre 1916 al 30 aprile 1917, agli ufficiali subalterni del R. esercito una remunerazione speciale di lire quindici mensili sotto determinate condizioni. E con *decreto Luogotenenziale 14 febbraio 1918, n. 196*, fu assegnata dal 1° agosto e per tutta la durata della guerra, un'indennità caro-viveri agli ufficiali, sotto ufficiali e militari di truppa.

Con la *legge 17 febbraio 1918, n. 242*, si provvide alla conversione dei Regi decreti, emanati dal 1° agosto 1914 al 7 febbraio 1915, circa il divieto di esportazione, il cabotaggio e il transito di alcune merci.

Con *decreto Luogotenenziale 24 marzo 1918, n. 438*, vennero esentati, per il periodo della guerra, i costruttori dalla prova di navigazione prescritta dall'art. 29, lettera C del regolamento 12 gennaio 1913, n. 107, agli effetti del compenso di costruzione delle macchine motrici.

Con *decreto Luogotenenziale 18 aprile 1918, n. 541*, fu istituito, fino a sei mesi dopo la conclusione della pace, un R. Commissario presso il Consorzio autonomo del porto di Genova e ne vennero determinate le attribuzioni.

Con *decreto ministeriale 10 maggio 1918*, venne concesso agli ufficiali inferiori, mobilitati o non, viaggianti per licenza, di far uso di qualunque treno ordinario.

Con *decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 725*, si dettarono norme per gli acquisti e la distribuzione alle cartiere della carta da macero, durante la guerra e fino a 3 mesi dopo la conclusione della pace. Con due *decreti ministeriali dell'11 giugno 1918*, vennero fissate norme per l'applicazione del citato decreto Luogotenenziale e furono stabiliti i prezzi massimi per la cessione della carta da macero alle cartiere.

Con *decreto Luogotenenziale 2 giugno 1918, n. 789*, fu istituito un Comitato per l'approvvigionamento delle materie prime e semilavate necessarie alla industria nazionale ed all'agricoltura nel periodo di transizione dallo stato di guerra a quello di pace, determinandone la composizione e le attribuzioni.

Con *decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918, n. 839*, venne affidato, fino a sei mesi dopo la pace, ad un R. Commissario straordinario l'esercizio del porto di Napoli, fissandone le attribuzioni.

Con *decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918, n. 844*, fu istituita, per la durata della guerra e fino a sei mesi dopo la pace, una Commissione arbitrale per la decisione delle controversie di qualsiasi natura relative a requisizioni, sequestri, noleggi e assicurazioni di navi di bandiera nazionale, quando in esse siano interessate le Amministrazioni dello Stato.

Navigazione. — Con *decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392*, furono adottati provvedimenti per il trattamento economico degli equipaggi delle navi mercantili nazionali requisite, sequestrate e noleggiate per servizio dello Stato.

Con *decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1535*, vennero, agli effetti dell'assicurazione, dettate norme circa la perdita di navi mercantili dovuta a rischio di guerra.

Con *ordinanza dell'Ispettorato per la difesa del traffico marittimo nazionale, 6 ottobre 1917*, fu disciplinato l'imbarco di passeggeri sui *ferry-boats* addetti al servizio con la Sicilia.

Con *decreto Luogotenenziale 11 ottobre 1917, n. 1733*, venne esteso, nel caso di morte, per atti di guerra, il trattamento d'indennità previsto dal decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392, al personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e a quello ferroviario dell'Amministrazione medesima.

Con *decreto Luogotenenziale 11 novembre 1917, n. 1912*, fu autorizzato l'Istituto Nazionale delle assicurazioni, durante lo stato di guerra, a riassicurare i rischi ordinari della navigazione.

Con *decreto Luogotenenziale 18 novembre 1917, n. 2027*, il Registro nazionale italiano per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti, eretto in ente morale col R. decreto 9 ottobre 1910, n. 731, assunse la denominazione di Registro navale italiano e fu approvato il relativo statuto.

Con *decreto 17 gennaio 1918, n. 150*, si istituì un distintivo speciale per le fatiche di guerra, da conferirsi agli equipaggi delle navi mercantili nazionali.

Con *decreto Luogotenenziale 14 febbraio 1918, n. 198*, vennero estese ai piroscafi, entrati a far parte della marina mercantile nazionale dopo il 28 febbraio 1917, le disposizioni dei decreti Luogotenenziali

22 ottobre 1916, n. 1504 e 7 gennaio 1917, n. 147, circa il contributo straordinario per il fondo di elargizione a favore di equipaggi che abbiano difeso la nave contro attacchi nemici.

Con *decreto Luogotenenziale 14 febbraio 1918, n. 386*, si adottarono provvedimenti per la conservazione delle navi a vela e dei galleggianti da traffico dell'Adriatico e del mare Ionio.

Con *decreto Luogotenenziale 11 aprile 1918, n. 595*, si provvide all'assunzione temporanea, da parte delle ferrovie dello Stato, del servizio di navigazione sul lago di Garda.

Con *decreto Luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 716*, furono concessi amnistia ed indulto ai capitani marittimi in comando di navi mercantili ed ai componenti gli equipaggi delle navi medesime.

Raccordi. — Con *decreto Luogotenenziale 1° luglio 1917, n. 1105*, fu dichiarata opera di utilità pubblica la costruzione, da parte della « Società G. Ansaldo e C. », di un raccordo ferroviario fra gli stabilimenti ausiliari « Cantieri officine Savoia » di detta Società, siti in Comune di Cornigliano Ligure, e la linea ferroviaria Genova-Novi Ligure.

Con *decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917*, venne prorogato di un anno il termine assegnato alla Società anonima vercellese dei concimi artificiali per l'impianto di un binario di raccordo.

Con *decreto Luogotenenziale 6 settembre 1917, n. 1509*, fu prorogato al 31 ottobre 1917, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il termine assegnato dal decreto Luogotenenziale 25 febbraio 1917, n. 411, per la costruzione da parte della Società « Unione italiana fra consumatori e fabbricanti di concimi e prodotti chimici » di un raccordo ferroviario dello stabilimento ausiliario della Società medesima con la stazione ferroviaria di Vicenza.

Con *decreto Luogotenenziale 4 novembre 1917*, venne prorogato il termine per la esecuzione del binario di raccordo tra lo stabilimento della fabbrica italiana di oggetti smaltati e la stazione di Torino Dora, della linea Torino-Milano.

Disposizioni varie — Con *decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1191*, furono adottati provvedimenti per la costruzione del nuovo porto di Venezia.

Con *decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1293*, fu approvata e resa esecutoria la convenzione 4 luglio 1917 tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società anonima ferrovie del Mottarone per l'esercizio temporaneo decennale della ferrovia Stresa-Mottarone come tramvia extraurbana.

Con *decreto Luogotenenziale 9 agosto 1917, n. 1465*, si autorizzò un'ulteriore spesa di lire 25.000 per la Commissione governativa

parlamentare incaricata dell'esame dell'ordinamento e funzionamento delle ferrovie dello Stato.

Con *decreto Luogotenenziale* 19 agosto 1917, n. 1399, venne approvato il testo unico delle disposizioni di legge emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908. E con *decreto Luogotenenziale* 7 giugno 1918, n. 888, si prorogarono, sino ad un anno dopo la pace, i termini dei vari provvedimenti emanati a favore dei danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915.

Con *decreto Luogotenenziale* 24 agosto 1917, n. 1306, fu istituita la Direzione generale del traffico marittimo presso il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari; e con altro *decreto Luogotenenziale in pari data*, venne incaricato delle funzioni di direttore generale il comm. ing. Arrigo Gullini, capo servizio dell'Esercizio Navigazione delle ferrovie dello Stato.

Con *decreto Luogotenenziale* 13 settembre 1917, n. 1538, fu aumentata per l'esercizio 1917 la misura dei contributi dovuti al sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo in Sicilia. E con *decreto Luogotenenziale* 20 dicembre 1917, n. 2073, venne fissata la misura dei contributi medesimi per l'anno 1918.

Con *decreto Luogotenenziale* 13 settembre 1917, n. 1591, si approvò e si rese esecutoria la convenzione stipulata il 1° settembre 1917, con la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, per transigere le vertenze circa i disavanzi delle casse-pensioni, di soccorso e il trasferimento allo Stato di alcune linee ferroviarie.

Con *decreto Luogotenenziale* 20 settembre 1917, n. 1551, venne elevato al 200 per cento il supplemento di guerra sulle tariffe per i trasporti dall'Italia alla Libia, la Tunisia, Malta e viceversa.

Con *decreti Luogotenenziali* 20 settembre 1917, n. 1649 e 23 aprile 1918, n. 560, furono concessi ulteriori sussidi di caro-viveri a favore del personale addetto ai servizi pubblici di trasporto; e vennero pure stabilite altre disposizioni in materia di trasporti, tra cui modificazioni di tariffa a favore degli esercenti.

Con *decreto Luogotenenziale* 20 settembre 1917, n. 1699, si esonerò dalla tassa di concessione governativa la trascrizione dei contratti di pegno di navi e galleggianti, stipulati in conseguenza di mutui concessi dai Comuni del litorale adriatico.

Con *decreto Luogotenenziale* 28 settembre 1917, n. 1700, vennero apportate modificazioni al regolamento approvato con R. decreto 21 luglio 1910, n. 628, per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

Con *decreto Luogotenenziale* 4 ottobre 1917, n. 1743, fu rettificata la dichiarazione di pubblica utilità di cui al decreto Luogotenenziale

1° luglio 1917, n. 1105, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 luglio 1917, n. 170.

Con *decreto Luogotenenziale 25 novembre 1917, n. 1894*, venne disposto l'aggiunta del 50 per cento sulle somme da pagare in oro a titolo di dazi doganali.

Con *decreto Luogotenenziale 9 gennaio 1918, n. 119*, si autorizzò la Cassa dei depositi e prestiti ad anticipare al tesoro dello Stato, a rate, i fondi necessari per completare la costruzione e la dotazione di materiale di trazione e rotabile per i tronchi ferroviari Asmara-Cheren, Cheren-Agordat, Agordat-Setit, nonché per la sistemazione della ferrovia Asmara-Massaua.

Con *decreto Luogotenenziale 10 gennaio 1918, n. 116*, si confermarono in ufficio, per la durata della guerra e fino a sei mesi dopo la conclusione della pace, i componenti le Commissioni locali del traffico.

Con *decreto Luogotenenziale 10 gennaio 1918, n. 151*, furono apportate modificazioni al decreto Luogotenenziale 29 marzo 1917, n. 626, relativo alla consegna, vendita e requisizione di merci scaricate da navi poste a disposizione delle Amministrazioni dello Stato.

Con *decreto Luogotenenziale 20 gennaio 1918, n. 219*, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fu autorizzata ad assumere provvisoriamente l'esercizio della ferrovia Palermo-Corleone.

Con *decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 288*, vennero prorogati i termini fissati dall'art. 4 del decreto-legge Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, concernente le derivazioni delle acque pubbliche.

Colla *legge 17 febbraio 1918, n. 177*, fu convertito in legge il decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1441, che autorizzava a derogare temporaneamente al repertorio doganale per l'importazione di traversine da parte delle ferrovie dello Stato. In merito a tale deroga, con *decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 746*, vennero prorogate al 30 giugno 1919 le disposizioni del decreto Luogotenenziale 3 agosto 1916.

Con *decreto Ministeriale 18 febbraio 1918*, si confermò il signor cav. di Gr. Cr. dott. Nicola Miraglia nella carica di vice-presidente del Consiglio generale del traffico.

Con *decreto Luogotenenziale 21 febbraio 1918, n. 162*, dal 9 marzo a tutto il 6 ottobre 1918, fu prescritto l'anticipo dell'ora normale di sessanta minuti primi.

Con *decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, n. 442*, venne prorogato al 30 aprile 1918, il termine stabilito per la presentazione delle conclusioni alla Commissione reale per lo studio del regime doganale e dei trattati di commercio.

Con *decreto-legge* 10 marzo 1918, n. 448, si dichiararono di pubblica utilità le opere per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Napoli e venne approvata e resa esecutoria la relativa convenzione in data 8 febbraio 1918.

Con *decreto-legge* 21 aprile 1918, n. 629, fu sostituita la tabella A annessa al R. decreto 27 settembre 1914, n. 1042, che concerne le tasse sulle donazioni e successioni e apporta altresì modificazioni a quelle di bollo, nonchè ai diritti degli archivi notarili ed alla tariffa postale.

Con *decreto Luogotenenziale* 25 aprile 1918, n. 573, si adottarono provvedimenti per i servizi marittimi sovvenzionati.

Con la *legge* 5 maggio 1918, n. 703, furono convertiti in legge i seguenti Regi decreti: 22 settembre 1914, n. 1026, circa l'assegnazione di fondi per opere pubbliche da eseguirsi a sollievo della disoccupazione operaia; 1° novembre 1914, n. 1244, circa la costruzione di ferrovie; 22 ottobre 1914, n. 1245, relativo ad autorizzazione di spesa per riparare i danni della eruzione vesuviana del 1906.

Con la *legge* 5 maggio 1918, n. 704, si provvide alla conversione del R. decreto 24 dicembre 1914, n. 1435, circa la proroga al 30 giugno 1915 delle disposizioni del R. decreto 1° settembre 1914, n. 920, intese a facilitare opere pubbliche a sollievo della disoccupazione operaia.

Il termine assegnato alla Commissione incaricata della compilazione del bilancio del « Fondo pensioni e sussidi » per il personale delle ferrovie dello Stato era stato prorogato con i decreti Luogotenenziali 22 agosto 1915, n. 1335 e 2 gennaio 1916, n. 21: tali decreti furono convalidati rispettivamente con le *leggi* 9 maggio, n. 641 e 642.

Con *decreto-legge* 9 maggio 1918, n. 742, venne accordato un compenso di costruzione ai piroscafi in legno adibiti esclusivamente ai trasporti di merci e costruiti nei cantieri nazionali.

Con *decreto-legge* 23 maggio 1918, n. 740, fu istituito un ente autonomo con la denominazione di « Azienda portuale di Milano », per la costruzione e l'esercizio del porto di navigazione interna della capitale lombarda.

Con *decreto-legge* 26 maggio 1918, n. 739, venne prorogato al 31 luglio 1930 il Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana, costituito con la legge 15 luglio 1906, n. 333, e furono dettate norme per il suo funzionamento.

Con *decreto-legge* 26 maggio 1918, n. 783, fu prorogato il termine fissato dall'art. 9 del decreto Luogotenenziale 1° agosto 1915, n. 1188, circa i provvedimenti intesi a sollecitare l'esecuzione di opere igieniche.

Con *decreto Luogotenenziale* 13 giugno 1918, n. 909, vennero estese

alla Colonia Eritrea, alla Somalia Italiana, alla Tripolitania, ed alla Cirenaica alcune disposizioni del decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, circa l'aumento degli stipendi e degli altri assegni equiparati del personale civile e militare.

Con *decreto Luogotenenziale* 30 giugno 1918, n. 911, si modificò l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, n. 1894, circa il pagamento dei dazi doganali di importazione.

Con *decreto Luogotenenziale* 30 giugno 1918, n. 960, si diedero disposizioni per il pagamento degli stipendi ai funzionari delle varie Amministrazioni dello Stato collocati fuori del proprio ruolo organico perchè inviati nelle Colonie.

Con *decreto Luogotenenziale* 30 giugno 1918, n. 1055, si provvide a sostituire un membro della rappresentanza italiana della delegazione internazionale per la ferrovia del Sempione.

Con *decreto-legge* 30 giugno 1918, n. 972, venne approvata e resa esecutoria la convenzione 6 aprile 1918, per costruzione ed esercizio di un bacino di carenaggio ed opere accessorie nel porto di Napoli e quella 5 giugno dello stesso anno per la costruzione ed esercizio del porto di Baia-Averno, la trasformazione del lago di Averno e la creazione nelle adiacenze di una zona industriale.

Con *decreto-legge* 30 giugno 1918, n. 1069, fu approvata e resa esecutoria la convenzione 11 maggio 1918, per costruzione dell'esercizio di un porto ad Ostia Nuova.

LUNGHEZZA DELLA RETE ESERCITATA.

Al 30 giugno 1917 la lunghezza effettiva della rete di Stato a *scartamento normale* su territorio italiano, comprese le linee in esercizio speciale Desenzano (stazione) - Desenzano (lago) e Cerignola (stazione) - Cerignola (città), era di chm. 13.915,347

Durante il 1917-18 la rete aumentò di » 194,768

a) per il riscatto (1° gennaio 1918), in forza del D. L. luogotenenziale 13 settembre 1917, n. 1591, delle seguenti linee:

Porto Ceresio-Varese	chm.	14,241
Viterbo (Porta Fiorentina)-Roma (Trastevere)	»	87,748
Ronciglione-Capranica.	»	7,561
Roma (Termini)-Nettuno	»	66,785
	chm.	<u>176,335</u>

b) per l'apertura all'esercizio (15 giugno 1918) del raccordo da Volta Bresciana al bivio Ronchi, fra le linee Brescia-Parma e Milano-Verona, di. . . chm. 1,567

c) per deviazioni e variazioni di tracciato su alcune linee e per rettifiche dipendenti da attivazione o soppressione di tronchi, che non poterono figurare nell'anno precedente. » 16,866

Si ebbe, poi, nella lunghezza della rete una diminuzione complessiva di chm. 523,656 di linee e tronchi situati nel Veneto, l'esercizio dei quali fu sospeso (fine ottobre 1917), per ragioni inerenti allo stato di guerra.

Conseguentemente la lunghezza effettiva al 30 giugno 1918 delle rete a *scartamento normale* risultava di chm. 13.586,459

Al 30 giugno 1917 si avevano in esercizio linee a *scartamento ridotto* (ferrovie secondarie-gruppo Sicilia) per » 220,281

Durante il 1917-18 vennero aperti all'esercizio . . . » 10,309 e cioè:

l'8 marzo 1918 il tratto Cavalcatore-Assoro della linea Leonforte-Assoro chm. 5,647

il 16 marzo 1918 il tratto Bivio Filaga-Prizzi della linea Bivio Filaga-Palazzo Adriano. » 4,662

Così le ferrovie secondarie a *scartamento ridotto* in esercizio al 30 giugno 1918 avevano una lunghezza effettiva di » 230,590

Delle linee a *scartamento normale* di chm. 13.586,459
 furono esercitate da Amministrazioni estere » 40,954
 mentre dall'Amministrazione ferrovie dello Stato ven-
 nero esercitati su territorio estero. » 11,808

Cosicchè la lunghezza effettiva della rete a *scar-*
tamento normale esercitata dall'Amministrazione delle
 ferrovie dello Stato al 30 giugno 1918 era di » 13,557,313

L'Amministrazione continuò il servizio dei tra-
 sporti, con la navigazione a mezzo di ferry-boats,
 attraverso lo stretto di Messina:

fra Reggio Calabria (porto) e Messina (porto) chm. 15,000
 fra Villa S. Giovanni (porto) e Messina (porto) » 8,000

Della rete esercitata erano armati a doppio binario al 30 giugno
 1918 chilometri 2.952,275. Questa cifra, tenuto conto della lunghezza
 a doppio binario compresa nelle linee venete il cui esercizio fu sospeso,
 segna un aumento di chilometri 10,850, rispetto alla situazione al 30
 giugno 1917.

La lunghezza *media esercitata* della rete a *scartamento normale*,
 compresi i tratti esercitati in territorio italiano da Amministrazioni
 estere e comprese le linee di navigazione attraverso lo stretto di Mes-
 sina, è stata nel 1917-1918 di chm. 13.693,182
 e quella della rete a *scartamento ridotto* di » 223,427

L'Amministrazione continuò l'esercizio delle *linee di navigazione*
 con le isole:

Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova, miglia 128 pari a chm. 237
 Golfo Aranci-Maddalena » 28 » » 52
 e in complesso. miglia 156 » chm. 289

essendo stato sospeso (21 marzo 1917) l'esercizio della linea Napoli-
 Palermo.

Nell'allegato n. 3 è riassunta la lunghezza delle ferrovie della
 rete di Stato assegnate a ciascun Compartimento, delle linee di navi-
 gazione attraverso lo stretto di Messina, delle ferrovie secondarie della
 Sicilia e delle linee di navigazione con le isole.

ORDINAMENTO DELL'AZIENDA
CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE E COMMISSIONI.

A datare dal 13 settembre 1917 e fino a nuova disposizione, la residenza dell'ispettore del 17° Riparto Approvvigionamenti fu spostata da Bari a Taranto.

Dal 1° gennaio 1918 vennero soppressi i riparti liquidazione gestione ex rete mediterranea con sedi a Milano e a Napoli, istituiti provvisoriamente con l'ordine generale n. 3-1916. E dalla stessa data la trattazione degli affari per la chiusura definitiva della gestione passò per la parte amministrativa al Servizio Segretariato e per la parte contabile alla Ragioneria del Compartimento di Milano.

In seguito all'inclusione nella rete di Stato, dal 1° gennaio 1918, delle linee Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, le medesime furono aggregate ai Compartimenti di Roma e Milano, variando in conseguenza la circoscrizione degli uffici dipendenti.

Alle officine-veicoli indicate nell'art. 14 dell'ordine generale n. 20-1912, quali appartenenti al Servizio Veicoli, venne aggiunta quella nuova di Voghera, attivata agli effetti amministrativi in data 1° febbraio 1918.

A decorrere dal 1° febbraio 1918 il deposito-combustibili di Barletta cessò di far parte del 14° Riparto Approvvigionamenti (Foggia) per essere compreso nella circoscrizione del 17° Riparto (Taranto).

Alle officine-locomotive indicate nell'art. 14 dell'ordine generale n. 18-1912, quali appartenenti al Servizio Trazione, venne aggiunta quella nuova di Foligno, attivata agli effetti amministrativi in data 1° marzo 1918.

A datare dal 1° marzo 1918 cominciarono a funzionare i nuovi magazzini istituiti a Voghera e a Foligno.

Fu soppresso, con decorrenza 1° marzo 1918, il Riparto Approvvigionamenti di Livorno: le località dipendenti da esso vennero assegnate ai Riparti finitimi 9° e 11°, con sede a Pisa e Firenze.

A decorrere dal 1° aprile 1918 fu istituito temporaneamente un Riparto di Trazione a Cremona, riducendo in pari tempo la circoscrizione del Riparto di Brescia.

In applicazione del regolamento per il personale delle ferrovie secondarie della Sicilia, approvato con decreto Luogotenenziale 28 ot-

tobre 1917, n. 1918, il funzionario preposto all'esercizio ed alla gestione amministrativa e contabile delle ferrovie stesse assunse la denominazione di « Direttore dell'esercizio ferrovie secondarie sicule ».

Con ordine di servizio n. 63-1918 venne fissato l'ordinamento dell'Ufficio Navigazione di Desenzano per l'esercizio provvisorio della navigazione sul lago di Garda da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Durante l'anno 1917-18 nella composizione del **Consiglio di Amministrazione** ebbero a verificarsi le variazioni seguenti:

la nomina dell'ing. Gino Casini al posto di quarto consigliere nella categoria dei cittadini non funzionari (decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917);

la cessazione dal mandato del gr. uff. Gaetano Riccio, consigliere della Corte dei Conti, in seguito alla sua nomina a direttore generale del Banco di Sicilia e la di lui sostituzione col dott. Giovanni Cigliana, ispettore generale nel Ministero del tesoro (decreti Luogotenenziale 15 e 16 settembre 1917);

la cessazione di carica per compiuto triennio (31 dicembre 1917) dell'ing. Giuseppe Accomazzi, ispettore superiore delle ferrovie dello Stato e la di lui conferma in carica dal 1° gennaio 1918 al 30 dicembre 1920 (decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918);

il collocamento a riposo, per domanda ed anzianità, a datare dal 1° gennaio 1918, dell'ing. Francesco Simone, ispettore superiore delle ferrovie dello Stato e la di lui sostituzione con l'ing. Francesco De Roberto, capo servizio principale delle ferrovie dello Stato (decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918) (1);

la cessazione (30 giugno 1918) dal mandato dell'avv. Fabrizio Laviano in forza del R. decreto 25 aprile 1915 col quale fu stabilito, a sensi delle disposizioni contenute nel R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, la cessazione dalle funzioni dei consiglieri che si trovavano in carica al 30 giugno 1912.

Non essendosi al 1° luglio 1918 ancora proceduto alla sostituzione dell'avv. Fabrizio Laviano, della categoria dei cittadini non funzionari dello Stato, il **Consiglio di Amministrazione**, al 1° luglio detto, rimase costituito come segue: -

1° DE CORNÈ ing. Raffaele, direttore generale delle ferrovie dello Stato, *Presidente*;

(1) Con decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918 fu conferito all'ing. Simone il grado *ad honorem* di vice direttore generale delle F. S. in riconoscimento dell'opera preziosa data alle varie Amministrazioni che si succedettero al governo delle ferrovie italiane. Malauguratamente, poche settimane dopo il collocamento a riposo, l'ing. Simone cessava di vivere in Co-senza, sua patria, l'8 febbraio 1918. Alla memoria di Lui mandiamo un mesto e reverente saluto.

2° ACCOMAZZI ing. Giuseppe, ispettore superiore delle ferrovie dello Stato, *Membro*;

3° ALAGONA rag. Gaetano, *Id.*;

4° CAGNETTA avv. Luigi, consigliere di Stato, *Id.*;

5° CASINI ing. Gino, *Id.*;

6° CIGLIANA dott. Giovanni, ispettore generale nel Ministero del tesoro, *Id.*;

7° D'AGOSTINO avv. Ernesto, consigliere di Stato, *Id.*;

8° DE ROBERTO ing. Francesco, capo servizio principale delle ferrovie dello Stato, *Id.*;

9° ROCCO ing. Emanuele, *Id.*

In seno al Consiglio continuarono a funzionare le Commissioni per il preliminare esame degli affari più importanti in materia di forniture, personale, disciplina, progetti e lavori, spese e bilanci, tariffe e concessioni speciali, affari legali.

Il Consiglio, nell'anno 1917-18, tenne 133 adunanze, con una differenza in meno di 20 adunanze rispetto all'esercizio precedente, ed emise 2563 deliberazioni delle quali:

- n. 720 per affari del personale
- » 748 » lavori
- » 10 » forniture di materiale rotabile
- » 574 » provviste in genere
- » 5 » riduzioni e modificazioni di tariffe
- » 3 » concessioni speciali relative ai trasporti
- » 503 » affari diversi

Totale n. 2563 con una differenza in più di 37 deliberazioni rispetto all'esercizio precedente.

I contratti sottoposti all'approvazione del Consiglio furono 1932 (esclusi gli schemi, gli atti di espropriazione, di cessione terreni, ecc.) con una differenza in meno di 341 rispetto all'esercizio precedente.

Un mutamento si ebbe durante l'anno 1917-18 nei **vice direttori generali** per il collocamento a riposo, in seguito a domanda, dell'ing. RINALDO RINALDI (1) con effetto dal 16 giugno 1918, e con la nomina dell'ing. Vincenzo Capello, già capo Servizio principale del Servizio commerciale (decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918).

In conseguenza di tale mutamento, il Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del 20 giugno 1918, approvò, a sensi dell'ultimo comma dell'art. 10 della legge organica, le nuove norme per la ripar-

(1) Con decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918 fu conferito all'ing. Rinaldi il grado *ad honorem* di direttore generale delle ferrovie dello Stato, in riconoscimento dell'opera prestata, durante oltre quarantacinque anni, alle Amministrazioni che si succedettero nella gestione delle ferrovie italiane.

tizione delle funzioni dei vice direttori generali e l'ordine di precedenza seguente:

- 1° Ing. Mosè BERRINI
- 2° Ing. Vincenzo CAPELLO.

Il **Consiglio generale del traffico** non tenne alcuna adunanza nel 1917-18.

Funzionarono regolarmente, presentando voti e proposte in materia di tariffe, orari, locali, ecc., le **Commissioni locali del traffico**, i cui membri, con decreto Luogotenenziale 10 gennaio 1918, n. 116, vennero confermati in ufficio per la durata della guerra e sino a sei mesi dopo la conclusione della pace.

Espletarono normalmente le loro attribuzioni le **Commissioni** e i **Comitati permanenti**, e cioè:

la *Commissione consultiva centrale* e le *Commissioni consultive compartimentali* istituite per l'acquisto, la costruzione e la gestione delle case economiche per i ferrovieri;

le due *Commissioni per le concessioni di viaggio ai giornalisti* istituite con gli articoli 19 e 22 del regolamento approvato col R. decreto 26 novembre 1908, n. 804;

il *Comitato amministratore dell'opera di previdenza a favore del personale ferroviario* (legge 19 giugno 1913, n. 641);

la *Commissione per l'esame dei reclami del personale per gli orari e i turni di servizio* (R. decreto 20 agosto 1914, n. 993);

le *Commissioni consultive compartimentali per la formazione degli albi dei difensori delegati e per la designazione dei medici di riparto* (articoli 80 e 82 della legge 7 luglio 1907, n. 429).

Commissioni speciali. — La *Commissione parlamentare incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (articoli 22 e 23 della legge 23 luglio 1914, n. 742, e Regi decreti 3 e 14 gennaio 1915, nn. 10 e 35) presentò la sua relazione in data 6 luglio 1917.

SECRETARIATO.

Il Servizio Segretariato, sia trattando quistioni di carattere generale o che son fuori della competenza degli altri Servizi, sia coordinando le varie attività dell'azienda, diede opera perchè fossero superate le straordinarie e variabili difficoltà dell'anno 1917-18. E ciò soprattutto mediante l'ufficio *Affari Generali e Segreteria* e quelli *Lavori ed Esercizio*, i quali ebbero a coadiuvare più direttamente la suprema azione direttiva.

L'ufficio *Segreteria del Consiglio*, oltre a preparare e riassumere gli affari trattati dal Consiglio d'Amministrazione, di cui non pochi urgenti o di interesse militare, disimpegnò gli incarichi consueti per concessioni di nuove linee, riscatto di altre esistenti ed istruttoria delle invenzioni riguardanti la tecnica ferroviaria.

L'ufficio *Statistica* analizzò e riassunse l'attività svolta dall'Amministrazione negli anni 1916 e 1917, predisponendo per la pubblicazione le statistiche relative all'esercizio della rete di Stato e della navigazione con le isole. E corrispose alle numerose richieste di dati pervenute da uffici ed enti diversi.

L'ufficio *Biglietti* provvide al disbrigo normale degli affari di sua competenza ed anche al rilascio, a favore del personale ferroviario, dei permessi di soggiorno e transito nelle località dichiarate « zona di guerra ». Le tessere emesse per i viaggi a tariffa ridotta dei giornalisti professionisti italiani ascsero a circa 1350; quelle per i direttori, redattori e corrispondenti dall'Italia dei più importanti giornali esteri furono circa 70.

L'ufficio *Contratti*, continuando nelle sue attribuzioni, provvide all'approvazione ed alla perfezione dei contratti di competenza del Consiglio d'Amministrazione, del direttore generale e dei capi dei Servizi, per quanto concerne l'esercizio ferroviario. I contratti messi a repertorio furono 3950, dei quali 3940 per scrittura privata e 10 per atto pubblico; presso gli uffici compartimentali vennero stipulati 4614 contratti, di cui 185 in forma pubblica e 4429 per scrittura privata: in totale i contratti stipulati dall'Amministrazione ferroviaria nel 1917-18 ammontano a 8564.

L'ufficio *Liquidazione cessate gestioni* continuò presso la sede centrale la trattazione degli affari di stralcio delle gestioni sociali. Della sua opera è detto nel capitolo a parte « Liquidazione cessate gestioni » anche per uniformità con le relazioni degli anni precedenti.

Dell'ufficio *Affari generali* fanno parte la gestione *Rivendita libri e giornali* e l'altra della *Pubblicità*. Ambedue vennero esercitate per conto dell'Opera di previdenza del personale in base alla legge 19 giugno 1913, n. 641, e alle deliberazioni del Consiglio di amministrazione 24 aprile 1914 e 17 maggio 1917.

A favore dell'Opera di previdenza la gestione *Rivendita* erogò lire 43.283,59 e la *Pubblicità* lire 25.760,18. Il provento netto di quest'ultima si mantenne inferiore al prodotto

dell'anno antecedente alla nostra entrata in guerra, nel quale la gestione aveva assunto un largo sviluppo.

Le condizioni internazionali non consentirono neanche quest'anno di continuare a svolgere il programma di propaganda dei viaggi in Italia.

L'**Istituto sperimentale**, aggregato al Segretariato, eseguì nel 1917-18, come risulta dal prospetto allegato (n. 41), n. 9246 esperienze delle quali 546 a richiesta di uffici governativi e di privati. Redasse inoltre 118 relazioni di studi, 6 prescrizioni tecniche e 64 informazioni e pareri.

Stabili, in base ai risultati sperimentali, 14 graduatorie per gare di forniture, diede parere su 96 classificazioni di merci agli effetti delle tariffe e provvide a 201 perizie per avarie di merci.

Condusse quasi completamente a termine, insieme col Servizio Commerciale, il lavoro di revisione e di aggiornamento della nomenclatura delle merci in preparazione della riforma generale delle tariffe, ed iniziò uno studio sistematico sui carboni del versante meridionale francese, usati dalla nostra Amministrazione, allo scopo di una loro migliore ripartizione, data la necessità di utilizzarli in miscela con altre qualità di carboni le cui ceneri presentino un punto di fusibilità più elevato.

Prese parte ai lavori della Commissione di vigilanza sulla biblioteca del Ministero dei lavori pubblici, di quella permanente sui metodi di prova dei materiali da costruzione e di quella consultiva per le sostanze esplosive presso il Ministero dell'interno, concorrendo col Servizio Movimento a stabilire di mano in mano, e sempre in via provvisoria, quelle norme pel trasporto degli esplosivi (e delle merci pericolose in genere) che, pur sottostando alle necessità di guerra, mirano, nei limiti del possibile, a prevenire ed attenuare i pericoli inerenti a tali trasporti.

Come negli anni precedenti, prese parte a studi e collaudi interessanti i Ministeri delle armi e munizioni e della marina, il Commissariato generale dell'aeronautica ed a molteplici commissioni speciali.

Venendo all'attività dei singoli riparti, si indicano gli studi e le ricerche principali eseguite.

Nel *Riparto studio dei terreni* furono compiuti studi geognostici sulla rete ferroviaria in costruzione ed in esercizio specialmente per la sistemazione di frane e provvista di acqua, tra i quali è da segnalarsi un rilievo geognostico lungo il tracciato della progettata ferrovia del Gargano. Fu completato lo studio geologico dei giacimenti delle sabbie ferrifere delle spiagge italiane oltre a quelle laziali. Per conto del Ministero della marina si prese parte ad una Commissione per lo studio dei giacimenti di petrolio e bitume in Albania. Vennero proseguiti gli studi chimici e microscopici sulla costituzione dei materiali refrattari. Infine si compilarono perizie in due importanti vertenze per la costruzione della Galleria della Vivola (Direttissima Roma-Napoli).

Il *Riparto materiali murari* prese in esame e sperimentò campioni di cemento per continuare, malgrado le inevitabili deficienze di materiali prodotte dallo stato di guerra, la serie di prove metodiche sui cementi delle principali fabbriche nazionali allo scopo di seguire l'andamento della produzione cementizia e constatare quali ripercussioni sulla qualità dei

cementi abbia avuto la diversa qualità di combustibile e materie prime impiegate in questo eccezionale periodo. Esegui pure numerose esperienze di materiali cementizi per il Genio civile, per uffici vari governativi e per enti militari, oltre le normali prove sui materiali da costruzione refrattari, ecc. per conto dei vari Servizi dell'Amministrazione ferroviaria, concorrendo con la determinazione del punto di fusibilità delle ceneri dei carboni francesi allo studio di detti combustibili. Per quanto riguarda i legnami, si fecero prove di controllo del sistema di iniezione a freddo con soluzioni saline che nel momento attuale, data la deficienza del catrame, può utilmente sostituire i sistemi finora in uso: vennero inoltre eseguite prove per stabilire norme razionali circa la verifica del grado di umidità dei legnami mediante lo schiacciamento alla morsa; metodo già in uso presso le nostre officine.

Nel *Riparto materiali metallici* il lavoro ordinario consistette nell'esame di rotaie, di assi, ecc., rottisi in opera.

In occasione della Esposizione dei sistemi di saldatura elettrica, tenutasi in Milano, si ebbe agio di eseguire una serie di prove per illustrare tali sistemi nei riguardi specialmente della struttura e della resistenza meccanica dei pezzi; prove che hanno permesso di mettere in evidenza i notevoli pregi delle saldature autogene ottenute per via elettrica e i difetti che talvolta esse presentano. Avendo avuto l'opportunità di esaminare numerosi campioni di acciai rapidi al tungsteno, si è determinata approssimativamente la legge con cui ne varia il peso specifico in relazione al tenore di tungsteno.

Pel collaudo delle lamiere sottili si sono fatte numerose applicazioni del metodo di stampatura a freddo, costruendo un apposito apparecchio, il quale, a differenza degli altri in uso, permette di determinare la profondità dell'impronta a cui avviene la rottura.

Il *Laboratorio per l'esame dei tessuti e delle carte*, oltre al lavoro di controllo di materiali di ordinario approvvigionamento, esercitò il controllo tecnico della impermeabilizzazione di oltre duemila copertoni per carri, eseguita in economia dalla nostra Amministrazione: questo lavoro, che si era iniziato sullo scorcio dell'anno precedente, venne continuato presso le officine-veicoli di Roma-Trastevere e di Napoli, con soddisfacenti risultati tanto tecnici che economici. Per incarico del Servizio Veicoli, vennero pure eseguiti alcuni studi per sostituire il sistema attuale di copertura impermeabile degli imperiali delle carrozze e dei carri con altri sistemi che non richiedano l'impiego di materie che ora sono di difficile rifornimento e di costo elevato.

I *Laboratori chimici centrale e distaccati* diedero la loro solita opera efficace al collaudo analitico di materiali d'ogni specie che interessano i vari Servizi dell'Amministrazione e specialmente alle analisi dei combustibili nazionali. Le gravi difficoltà attuali nell'approvvigionamento dei materiali di coloritura obbligarono allo studio ed all'esame di idonei surrogati. Vennero infine esaminate bevande dei ristoratori delle stazioni, acque per rifornitori e si procedette alla determinazione della natura di merci varia agli effetti sia della loro classificazione, sia della soluzione di controversie per avarie nei trasporti.

Il *Riparto fisico-meccanico* svolse il suo ordinario lavoro dedicato in gran parte alla verifica dei mezzi di trasporto delle merci pericolose ed allo studio comparativo, rispetto a quelli che venivano per lo innanzi normalmente forniti, dei materiali ed apparecchi approvvigionati, avuto riguardo specialmente alla sopraggiunta necessità di stabilire nuove condizioni tecniche o di procedere ai collaudi al di fuori delle prescrizioni tecniche ordinarie. In relazione a ciò vennero iniziati studi comparativi per la utilizzazione di vari tipi di combustibili per illuminazione e per la confezione di miscele adatte ad alterare il meno possibile le caratteristiche di rendimento degli apparecchi normalmente in uso.

Nel *Riparto elettrotecnico* si proseguirono prove comparative su surrogati proposti in sostituzione di materiali di difficile approvvigionamento; quali le prove eseguite sulla *Termite* e sulla *Lindurite*, sulla sostituzione del salgemma al cloruro d'ammonio nelle pile *Léclanché*, sugli *accumulatori Gandini* e sulle vernici isolanti. Vennero poi rilevate le curve di resistività delle soluzioni sodiche a varia temperatura per determinare l'influenza di questa sul comportamento dei reostati per locomotori e furono da ultimo avviati studi sul comportamento degli oli da trasformatori a diverse temperature e sulla tempera elettrica degli acciai quale applicazione di un noto fenomeno elettrolitico come generatore di calore.

Il *Laboratorio di igiene applicata* continuò le analisi chimiche e batteriologiche delle acque per usi potabili, studiò l'azione di diversi disinfettanti sia per i liquami di fogna, sia anche per altri usi, come p. es. l'utilizzazione dei residui del carburo di calcio dopo la produzione dell'acetilene in sostituzione della calce. Redasse altresì le istruzioni teorico-pratiche per la raccolta di campioni d'acqua dirette agli ispettori sanitari, i quali, muniti ora degli apparecchi occorrenti, possono prelevare campioni di acqua per le ricerche chimiche e batteriologiche da espletarsi nel laboratorio dell'Istituto.

MOVIMENTO E TRAFFICO.

Durante il 1917-918 il servizio ferroviario sempre più si andò foggiano secondo le predominanti esigenze della guerra. Si dovette corrispondere ai crescenti bisogni dell'esercito e dell'armata, nonché alle vaste, imperiose necessità degli approvvigionamenti per le popolazioni. Aumentarono ancora i trasporti di interesse militare e per conto delle pubbliche Amministrazioni in confronto ai trasporti privati, per i quali si dovettero imporre inevitabili restrizioni. L'andamento del servizio nel 1917-918 si differenzia però da quello degli anni precedenti per le ripercussioni di due fatti salienti, che, per quanto assolutamente diversi di importanza, ebbero analoghe conseguenze sul movimento ferroviario: l'invasione del nemico in un lembo del territorio nazionale e la grande deficienza di carbone.

In seguito agli avvenimenti bellici degli ultimi di ottobre e dei primi di novembre, le ferrovie furono chiamate a far fronte ad ingentissimi trasporti per le truppe e per il ritiro delle artiglierie e di materiali militari dalle zone che si dovettero abbandonare, nonché per lo sgombero di magazzini e stabilimenti industriali anche da località della nuova zona delle operazioni. La maggior parte di questi trasporti fu eseguita in eccezionali condizioni, per l'impellente necessità di provvedervi con la massima urgenza, sicchè molto materiale venne spedito senza una destinazione fissa e dovette essere temporaneamente ricoverato in stazioni anche lontane, dalle quali, dopo i necessari accertamenti, fu mandato alle località di scarico. E, mentre fino agli ultimi di ottobre affluiva verso le linee del Veneto una continua corrente di circa 2000 carri carichi al giorno, che quasi tutti erano restituiti vuoti, con improvvisa modificazione, in seguito agli avvenimenti della guerra, una parte dei carri carichi venne respinta e si ebbe inoltre una forte richiesta di materiale vuoto per provvedere agli sgomberi.

La situazione si aggravò poi per la deficienza di carbone, dovuta alle aumentate difficoltà dell'approvvigionamento, ed alla quale si è potuto poco per volta rimediare, ma solo in parte, con la intensificata organizzazione di continui trasporti dai porti dell'Atlantico e dal centro della Francia e con una più larga utilizzazione dei combustibili nazionali.

Tutto questo ha portato, specialmente per il ristagno dipendente dalle prolungate giacenze di materiale, un generale perturbamento nella circolazione, e quindi una temporanea depressione nella attività dei traffici durante l'inverno scorso, come risulta, in confronto allo

esercizio precedente, dalle variazioni degli indici principali: carico delle merci, quantità dei carri utilizzati, percorrenza del materiale.

Doloroso avvenimento del 1917-918, del quale le ferrovie hanno avuto sensibile ripercussione, è stato l'esodo delle popolazioni dai territori invasi dal nemico. Con ogni mezzo e con la maggiore prontezza si dovette dare corso ad un movimento improvviso, tumultuario, effettuando una grande quantità di treni, che, irradiandosi dal Veneto per tutto il paese, portarono sino nelle provincie meridionali ed in Sicilia l'ingente quantità di profughi, e quanto essi avevano potuto raccogliere dei loro effetti.

Per dare, anche in seguito agli avvenimenti dell'ottobre e novembre, più larga applicazione al principio della *fronte unica* nella guerra, in breve periodo di tempo numerosi treni entrarono da Modane e Ventimiglia, sicchè il servizio sulle linee da detti transiti verso il Veneto divenne intensissimo, e su alcune per diversi giorni si raggiunse la massima potenzialità della circolazione. Importanti magazzini e depositi dovettero poi essere istituiti per il rifornimento delle truppe alleate, e si resero quindi necessari maggiori impianti e nuovi servizi, ai quali le ferrovie hanno provveduto con prontezza.

Le maggiori difficoltà sono state superate mediante la completa collaborazione dell'intero personale ferroviario che ha sempre dato tutto il suo zelo, tutta la sua attività, per cui alla gravità del compito ha corrisposto la maggiore efficacia della azione.

Specialmente nelle dolorose giornate della invasione nemica si manifestarono le alte qualità del nostro personale. Tutti, in generale, fecero fino all'ultimo con zelo e fermezza il proprio dovere; molti si distinsero per coraggio ed energia, adoperandosi, senza preoccupazione del pericolo ed anche con personale sacrificio, per provvedere anzitutto allo sgombero di quanto interessava l'esercito e l'Amministrazione ferroviaria, e per facilitare l'esodo dei profughi.

Impianti, contratti e norme di esercizio. — Durante il 1917-918 si diede sollecita esecuzione, nel Veneto, al programma di impianti di carattere militare stabiliti in relazione alla nuova fronte di guerra e, nei compartimenti limitrofi di Milano e Bologna, ai lavori destinati all'aumento di potenzialità di carico e scarico truppe e vettovagliamenti, sia italiani che alleati. Pure connessi a maggiori o sopraggiunte esigenze dell'esercizio durante la guerra, sono non pochi lavori eseguiti nel compartimento di Bari per le basi inglesi e francesi e in località varie per le industrie belliche. Per questi provvedimenti e, in genere, per tutti quelli relativi ad impianti e migiorie di linee e stazioni, il Servizio Movimento prese parte attiva nel provarli e nello stabilire programmi e graduatorie di lavori.

In quanto poi all'esercizio propriamente detto, vennero diramate

disposizioni per la composizione massima sia dei treni serviti da freni a mano sulle linee in discesa sia dei convogli in trazione multipla. Con altre disposizioni furono modificate o coordinate norme già vigenti, come quelle per l'uso del blocco elettromeccanico, per i trasporti di materie pericolose e nocive, per carri e materiali di peso e volume eccezionale.

Nell'anno finanziario 1917-918 vennero stipulate: 69 convenzioni per binari di raccordo con stabilimenti industriali; 54 contratti per concessioni di carico e scarico in punti determinati; 48 atti addizionali a contratti preesistenti per concessioni di raccordo; 27 atti addizionali a contratti preesistenti per concessioni di carico e scarico. Si è anche provveduto, allo scopo di rimettere più rapidamente in circolazione il materiale rotabile introdotto nei binari di raccordo, tanto privati che militari, ad estendere il provvedimento della quintuplicazione delle tasse di sosta, dopo il secondo giorno di giacenza, alle tasse di nolo per i raccordi, d'intesa in ciò con l'Intendenza generale dell'esercito. E stante l'aumentato costo delle prestazioni dell'Amministrazione nell'esercizio dei raccordi e delle concessioni di carico e scarico, si è provocata, d'accordo con l'Intendenza medesima, l'applicazione di un diritto speciale di lire 5 e di lire 2 per carro, rispettivamente per i raccordi e per le concessioni di carico e scarico, in aumento degli altri corrispettivi normali; e ciò in confronto tanto di privati che di Amministrazioni militari.

Nell'anno finanziario diede un forte lavoro l'esame delle questioni per appalti dei servizi di manovre e manovalanza negli scali principali, in relazione alla disdetta dei contratti relativi e alla richiesta di aumenti nei corrispettivi per maggiori oneri di materiali e mano d'opera. Nel complesso la spesa annua è salita da lire 2.240.800 a lire 3.530.000, con un aumento di lire 1.289.200.

I servizi del *facchinaggio merci e carbone* e della vigilanza, all'inizio del 1917-918, erano appaltati in 124 stazioni. Nel corso dell'anno l'appalto fu esteso a 2 nuove stazioni, mentre in 70 altre venne a cessare, non essendo stato possibile accordarsi sui prezzi con gli interessati. In conseguenza la pianta organica dei manovali fu reintegrata di 1190 posti. Per 14 appalti i contratti vennero rinnovati con aumento di circa il 20 per cento sui corrispettivi. A fine dello esercizio si avevano così in funzione 56 di queste imprese il cui lavoro corrisponde a quello di 1103 manovali.

Il servizio di *vigilanza* è stato migliorato col sussidio di agenti della forza pubblica: si è iniziata, d'accordo con i Ministeri della guerra e dell'interno, l'istituzione, nei principali scali, di appositi drappelli composti di carabinieri, guardie di pubblica sicurezza e nostri manovali, allo scopo di provvedere alla polizia ferroviaria ed in specie alla repressione dei furti.

Le difficoltà nell'esecuzione degli *impianti di illuminazione elettrica* e nelle trattative per fornitura di energia aumentarono ancora a motivo delle peggiorate condizioni del mercato e delle crescenti pretese delle ditte fornitrici. Non si mancò tuttavia di procedere alla trasformazione degli impianti di illuminazione e di distribuzione di forza in quelle località dove si potè avere a prezzi convenienti energia di origine idrica, onde risparmiare per quanto possibile le materie d'importazione. I contratti stipulati nell'esercizio per tali servizi ammontano a 46 ed interessano 75 stazioni, delle quali 20 erano illuminate a petrolio, 2 ad acetilene e le rimanenti 53 erano già dotate di distribuzione di energia elettrica.

Continuando ad applicare strettamente i vigenti criteri di economia, furono ulteriormente ridotti gli impianti di illuminazione, sia diminuendo il numero ed il candelaggio delle lampade sia sostituendo le lampade ad arco con altre a filamento metallico, tanto che, nonostante l'aumento di 20.126 candele dovuto ad esigenze di carattere militare, si ebbe nel complesso degli impianti una diminuzione netta di circa 38.000 candele, astraendo beninteso dalla diminuzione di 52.000 candele dovuta alla perdita di 41 stazioni in seguito alla invasione nemica.

Al 30 giugno 1918 vi erano 905 stazioni illuminate elettricamente, 15 lampade ad arco, 98.281 lampade ad incandescenza, 7.500 candele ad arco, 2.838.728 candele ad incandescenza, 3 stazioni illuminate a gas comune, 220 lumi a gas comune, 29 stazioni illuminate ad acetilene, 950 lumi ad acetilene, 1.211 stazioni illuminate a petrolio e 12.907 lumi a petrolio. Il costo medio della candela-anno fu di lire 1,177, mentre nell'esercizio precedente era stato di lire 0,999: si è verificato quindi un aumento del 17 %, lieve rispetto al rincaro di materiali e mano d'opera.

In quanto agli *impianti telegrafici e telefonici*, in base ad approvazioni di spesa date anche negli esercizi precedenti, furono complessivamente attivati circa km. 2.620 di nuovi fili telegrafici e 560 di nuovi fili telefonici; 220 gruppi telegrafici e 614 gruppi telefonici, tra cui 224 telefonofori. Questi ultimi furono impiantati per comunicazioni telefoniche simultanee con le telegrafiche su un medesimo circuito, in vista delle difficoltà di provvedere a nuovi impianti per deficienza di materiali e mano d'opera e della necessità di aumentare le comunicazioni esistenti. Si avevano così in attività di servizio al 30 giugno 1918 circa km. 46.270 di fili telegrafici e 6.660 di fili telefonici; km. 242 di cavi multipli principali con un complesso di km. 7.956 di conduttori e 148 di cavi multipli secondari con un complesso di km. 1334 di conduttori; 5.560 gruppi telegrafici e 4.705 gruppi telefonici.

Si ebbero nuovi provvedimenti per munire di controlli elettrici

i segnali comandati da ordinarie leve a mano non visibili dai fabbricati viaggiatori e si condussero a termine gli impianti di controlli approvati nei precedenti esercizi. In complesso furono attivati circa km. 80 di fili per controlli sui segnali e 82 controlli elettrici. Al 30 giugno 1918 si avevano in servizio circa km. 6.670 di fili per controlli e 5.346 apparecchi di controllo sui segnali comandati da leve a mano; 1.013 apparecchi per segnalamento a campana; 202 sonerie per protezione dei passaggi a livello.

Servizio viaggiatori. — Le difficoltà per l'approvvigionamento del combustibile e le esigenze belliche obbligarono durante il 1917-1918 non solo a mantenere tutte le limitazioni già poste per il servizio viaggiatori, ma altresì a stabilire nuovi inasprimenti di tariffa sino a raggiungere un aumento del 50 % nel costo dei biglietti di I e II classe e del 30 % per quelli di III.

La *percorrenza complessiva giornaliera* dei treni viaggiatori sulla intera rete, che al 30 giugno 1917 era di circa 102 mila chilometri, si mantenne pressochè invariata fino ai primi di novembre, essendosi soltanto aumentata temporaneamente di poco più di un migliaio di chilometri in dipendenza dell'attuazione di alcuni limitati servizi estivi, dimostratisi indispensabili per far fronte al maggior movimento dovuto ai bagni ed alle villeggiature. Ma avvenuto l'abbandono delle linee situate oltre il Piave, per questo solo fatto la percorrenza giornaliera complessiva diminuì di 4.650 chilometri; ed in seguito, in dipendenza delle nuove esigenze militari, e di nuove gravissime difficoltà di esercizio, si dovette procedere ad altre soppressioni di treni; cosicchè al 15 dicembre la percorrenza giornaliera complessiva si trovò ridotta a 67.600 treni-km. Qualche parziale riattivazione elevò poi tale cifra al 10 febbraio 1918 a 71.600 treni-km., e al 30 giugno 1918 a 73.000 circa.

Si ebbero numerose *modificazioni d'orario*; ma, in generale, non molto importanti: quelle attuate durante l'estate 1917 furono in gran parte dovute all'istituzione di treni temporanei estivi. Col 1° novembre 1917 venne però attivato su tutta la rete, escluse le sole linee del compartimento di Venezia, un nuovo orario generale, che ebbe come scopo essenziale la regolarizzazione di tutte le modificazioni d'orario ai treni viaggiatori, effettuatesi a mezzo di treni speciali giornalieri ed avvenute dopo il 20 marzo 1917, data di attivazione dell'orario generale precedente.

La percorrenza chilometrica complessiva risultante da questo nuovo orario non ebbe a variare sensibilmente. Si sperava così di poter mantenere, almeno per qualche tempo, una situazione abbastanza regolare nei riguardi della circolazione e della ripartizione dei treni: invece per le nuove imprevedute condizioni di cose allora so-

pravvenute, e che obbligarono in novembre e dicembre a forti soppressioni di treni, si ritornò ben presto ad avere un orario dissestato; nè era conveniente predisporre subito un nuovo orario generale, del quale non poteva presumersi una certa stabilità. Un nuovo progetto d'orario generale adatto alle mutate condizioni venne bensì allestito, ma non potè attuarsi se non col 1° agosto successivo.

L'*andamento dei treni viaggiatori* durante il 1917-1918 fu soggetto alle stesse cause di perturbamento dell'anno precedente: affollamento dei treni; più intenso servizio merci con i treni viaggiatori; deficienza quantitativa e qualitativa di personale per richiami alle armi e parziali sostituzioni con agenti avventizi molto giovani e poco pratici; circolazione intensa sulle linee più importanti e sui difficili valichi dell'Appennino per i trasporti militari.

Ma una delle cause, che più specialmente influì a determinare ritardi e difficoltà di esercizio, fu la penuria del litantrace ed il conseguente impiego di lignite ed anche di legna.

I ritardi maggiori, di carattere più grave e continuo, si ebbero nel periodo dal gennaio all'aprile; continuarono poi in misura sempre sensibile, con alterne oscillazioni. Le deficienze di carbone, non tanto nei riguardi della quantità quanto della qualità, alla fine di giugno 1918 perduravano; ma, come già si è accennato, era in corso di studio un progetto di orario generale dei treni che, con abbassamenti di velocità e soste più larghe, si adattasse alle difficoltà create dal combustibile e, con opportuni rimaneggiamenti, senza aumenti di treni corrispondesse anche meglio alle esigenze del pubblico e dei trasporti. Orario che poteva attuarsi non prima dell'agosto.

Con la riduzione di treni dovettero scemare varie delle comodità offerte altra volta al pubblico e tra queste i servizi di *carrozze senza trasbordo*, che furono mantenuti solo fra i centri maggiori e sulle linee di forte movimento viaggiatori, in numero di 32. Fu mantenuta la totale soppressione dei servizi internazionali con carrozze dirette. Si effettuarono i pochi servizi di *carrozze a letti* conservati nel precedente esercizio e che rispondono a vere esigenze di carattere interno ed internazionale, mentre vennero del tutto soppressi i servizi di *carrozze ristorante*, ottenendo un sensibile alleggerimento dei treni più importanti.

Malgrado le difficoltà incontrate, durante l'inverno si provvide a *riscaldare a vapore* circa l'80 % dei treni viaggiatori in esercizio, nonchè le carrozze in composizione alle tradotte per le licenze militari; il rimanente materiale delle tradotte stesse venne riscaldato a mezzo di stufe ad antracite.

Le quantità dei treni viaggiatori serviti dal *freno Westinghouse*, di quelli illuminati a *luce elettrica* e di quelli formati con *materiale intercomunicante* non subirono sensibili variazioni rispetto al 1916-17.

Sebbene in misura minore degli anni precedenti, nel 1917-918 si continuò a migliorare l'*illuminazione dei treni*, ponendo in circolazione 85 nuovi veicoli a luce elettrica contro 6 demoliti.

La situazione dei veicoli illuminati a luce elettrica sulla rete dello Stato e sulle linee private riscattate era, al giugno 1918: veicoli a luce elettrica 9.407 (di cui 390 di altre Amministrazioni), assi illuminati a luce elettrica 27.804, lampadine installate 138.470, candele 1.323.612: questi elementi hanno subito gli aumenti rispettivi di 79, 183, 652, 5192. La consistenza degli accumulatori per l'illuminazione dei treni al 30 giugno 1918 era di 24.784 batterie, delle quali 2.170 appartenenti ad altre Amministrazioni. Gli impianti fissi per il servizio degli accumulatori suddetti comprendevano 29 officine di carica e 23 posti di rifornimento, con una diminuzione di 2 officine e di 21 posti di rifornimento in conseguenza della riduzione delle linee del Veneto e delle limitazioni dei treni viaggiatori. Nel 1917-918 furono complessivamente caricate 1.100.000 batterie di accumulatori, con una diminuzione di 400.000 batterie rispetto all'esercizio precedente (pari al 27 % circa); vennero riforniti di accumulatori 480.000 veicoli, con una diminuzione di 130.000 (pari al 27 % circa) rispetto all'esercizio 1916-917 e vennero eseguite 450.000 piccole riparazioni agli apparecchi d'illuminazione dei veicoli medesimi, senza toglierli dalla circolazione.

L'ultimo contratto con la Società Hensemberger di Monza per fornitura, manutenzione e manipolazione degli accumulatori, fondato sulla variabilità dei prezzi del piombo e dello antimonio a seconda delle quotazioni, fu disdetto dalla società il 30 giugno 1918. Essiccome i nuovi prezzi e le nuove condizioni offerti vennero riconosciuti molto gravosi, l'Amministrazione ha ritenuto opportuno di eseguire, dal 1° luglio c. a., la manutenzione e la manipolazione degli accumulatori in economia.

La continuazione dello stato di guerra ha reso sempre più difficile il servizio di illuminazione dei treni, sia per il forte quantitativo degli accumulatori impegnati per diversi usi militari, sia per l'aumentato trasporto di truppe italiane ed alleate, sia infine per la deficienza dei materiali occorrenti per la manutenzione degli accumulatori e degli apparecchi d'illuminazione elettrica e ad olio. Ad ogni modo il servizio di illuminazione elettrica dei treni venne sempre assicurato utilizzando gli accumulatori rimasti disponibili per la riduzione dei treni viaggiatori.

E del pari l'illuminazione ad olio dei veicoli ordinari e dei carri adibiti al trasporto di truppe ha proceduto regolare in seguito sia a successive modificazioni introdotte nei lanterni economici per ridurre nella costruzione il consumo della latta e dei vetri, sia a disposizioni diramate per limitare l'orario d'accensione e diffondere l'uso di una miscela con un terzo di petrolio e due terzi d'olio.

Servizio merci. — I prospetti allegati, dal n. 23 al 25, riassumono i dati relativi al carico delle merci, in numero di carri e di tonnellate, per ogni singolo compartimento e per l'intera rete, nonchè per ciascun mese dell'anno, e quelli relativi al carico nei porti di Genova, Venezia, Savona (Ferrovia e Funivie di S. Giuseppe), Livorno, Spezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Torre Annunziata, il carico complessivo dei porti della Sicilia e degli altri porti minori del continente. Nei prospetti n. 26 e 27 figura il movimento, in tonnellate e carri, delle merci importate ed esportate da e per l'estero distintamente per ciascun transito di terra. I prospetti dal n. 28 al 33 rispecchiano il carico effettuato nei porti di Genova, Venezia, Savona e Livorno dal 1900-901 al 1917-918; i carri scaricati e caricati nei porti medesimi suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione; il carico in tonnellate e carri, effettuato in ogni singolo scalo marittimo distintamente per qualità di merce. Per comodità di confronto in ogni prospetto sono riportati i dati degli esercizi precedenti.

L'andamento del traffico delle merci si rileva altresì dai grafici allegati II e III, i quali rappresentano rispettivamente il tonnellaggio delle merci accettate pel trasporto ed il quantitativo dei carri caricati, mese per mese, dal luglio 1908 a tutto giugno 1918.

Durante il 1917-1918 i traffici ferroviari risentirono più che negli anni precedenti le conseguenze dello stato di guerra, poichè, mentre le occorrenze militari assorbirono sempre maggiori quantità di materiale da carico, circostanze complesse ne resero più lenta la circolazione e fecero quindi aumentare il numero dei giorni in cui un carro resta impegnato per uno stesso trasporto, mettendo l'Amministrazione nella impossibilità di soddisfare correntemente le richieste del libero commercio.

Fra queste circostanze sono: le difficoltà di navigazione ed i conseguenti minori arrivi di carbon fossile dal mare, che ci hanno costretti ad intensificare i rifornimenti per via di terra dai porti dell'Atlantico, con un impiego di alcune migliaia di nostri carri, tutti di forte portata; l'intermittente mancanza e la cattiva qualità del carbon fossile, che furono causa di sospensioni nell'inoltro del materiale, di ingombri ed incagli nella circolazione per dover trattenerne i carri carichi e vuoti pronti a partire, di ritardi per lente corse, fermate in linea e soppressione di treni merci.

In seguito agli ingenti trasporti interalleati tra la Francia e l'Italia, si formarono due forti masse di materiale, una di carri francesi in Italia ed una di carri italiani in Francia, i quali, per le restrizioni all'uso cui vanno comunemente soggetti i carri di altre Amministrazioni, hanno una utilizzazione molto inferiore a quella del materiale nazionale.

Anche la diminuzione del carico ai porti ha contribuito ad abbassare il carico generale della rete, essendo noto che l'invio dei carri ed il carico agli scali marittimi avviene molto più sollecitamente che non nelle stazioni dell'interno, molte delle quali sono poste su linee secondarie servite da pochi treni e prive di mezzi meccanici per il carico delle merci.

Tutte queste cause concomitanti determinarono un abbassamento del carico complessivo, come rilevasi dalle seguenti percentuali di variazione rispetto all'esercizio precedente.

	Tonnellate	Carri
Carico delle stazioni dell'interno (compresa l'esportazione)	— 1,06	— 12,46
Carico dei porti	— 27,61	— 28,90
Importazione dalle ferrovie confinanti	+ 45,07	+ 14,76
Carico complessivo della rete	— 4,64	— 13,41

Analizzando il carico medio giornaliero, si hanno, di fronte alla media complessiva di 11.252 carri, le seguenti cifre mensili:

Luglio	1917	. . . . .	N. 12.011
Agosto	»	. . . . .	» 12.433
Settembre	»	. . . . .	» 12.604
Ottobre	»	. . . . .	» 11.873
Novembre	»	. . . . .	» 9.079
Dicembre	»	. . . . .	» 9.326
Gennaio	1918	. . . . .	» 10.281
Febbraio	»	. . . . .	» 10.426
Marzo	»	. . . . .	» 10.775
Aprile	»	. . . . .	» 10.986
Maggio	»	. . . . .	» 12.394
Giugno	»	. . . . .	» 12.834

Il maggior abbassamento si è dunque verificato nel trimestre novembre-gennaio in conseguenza della perturbazione del traffico ferroviario susseguita all'arretramento della fronte sul Piave.

La ritirata dell'esercito ha portato con sé lo sgombero affrettato di molte località ed il dislocamento altrove dei carri carichi che trovavansi sulle linee dell'alto Veneto; carri che, messi al sicuro e selezionati in seguito, si dovettero poi mandare nelle nuove località indicate dalle autorità militari e, per i carri contenenti trasporti commerciali, dai privati.

Concomitante a questi avvenimenti si ebbe quello del concentramento sulla nuova linea di difesa di truppe e materiali del nostro esercito, nonché trasporti analoghi degli alleati. Inoltre la mancanza dei magazzini nelle nuove retrovie provocò la sosta di una massa enorme di carri carichi trasformati in depositi provvisori.

Alla ripresa dei traffici ci trovammo in pieno inverno, e cioè nel periodo più critico dell'anno per l'esercizio ferroviario; ma dopo di esso si riuscì a conseguire un progressivo miglioramento.

Il *traffico nei porti* si desume in particolare dal prospetto allegato n. 25 nel quale sono riassunti, in numero di carri ed in tonnellate, i dati relativi a tutti i porti del Regno, e da quello n. 28 che offre un confronto del carico nei porti di Genova, Venezia, Savona dal 1900-901 al 1917-918 ed in quello di Livorno dal 1901-902 al 1917-918. Gli allegati n. 29, 30, 31 e 32 riepilogano i dati dei carri caricati e scaricati nei predetti porti; l'allegato n. 33 indica il peso delle principali merci caricate in tutti i porti ed il relativo numero di carri impiegati.

I grafici n. IV, V e VI indicano la rimanenza nei porti di Genova, Venezia e Savona alla fine di ciascuna settimana del 1917-918 ed il confronto con gli anni precedenti.

Analizzando il *carico complessivo dei porti* e quello delle merci preponderanti, si hanno, rispetto al 1916-17 ed al 1913-14, cioè rispetto all'anno precedente ed all'ultimo anno normale, le seguenti variazioni:

		Tonnellate	Percentuali rispetto al 1916-17	Percentuali rispetto al 1913-14
Carico complessivo (Commercio ed Amministrazione)	1917-18	7.665.341	- 27,61	- 29,29
	1916-17	10.589.445		
	1913-14	10.840.887		
Carboni per l'industria e per l'Amministrazione ferroviaria	1917-18	2.496.166	- 50,01	- 62,54
	1916-17	4.993.786		
	1913-14	6.663.476		
Cereali per l'interno..	1917-18	2.013.193	+ 26,44	+ 165,39
	1916-17	1.592.198		
	1913-14	758.570		
Cotoni per l'interno	1917-18	89.268	- 53,91	- 48,37
	1916-17	193.702		
	1913-14	172.895		

Al *porto di Genova*, per effetto dei minori arrivi dal mare, il carico complessivo dell'esercizio 1917-18 è risultato di tonn. 3.781.089 di merci con 376.552 carri, a confronto di tonn. 5.524.422 con 409.063 carri caricati nel precedente esercizio. Si ebbe quindi una diminuzione rispettivamente del 31,56 e del 32,39 %. La rimanenza delle merci giacenti in porto (magazzini, depositi, calate, chiatte e vapori), che alla fine di giugno era di tonn. 146.841, si mantenne bassa sino alla fine di settembre; quindi il diagramma presenta una linea molto irregolare, toccando un massimo di tonn. 362.000 verso la metà di gennaio 1918 ed un minimo di tonn. 226.440 alla fine dell'esercizio.

Al *porto di Savona* si caricarono nel 1917-18 tonn. 773.640 con carri 49.360, oltre a tonn. 174.292 con carri 10.711 caricati nel raccordo delle Funivie a S. Giuseppe di Cairo: rispetto all'anno 1916-17 si rileva una diminuzione del 29,98 % a Savona e del 59,99 % a S. Giuseppe. La rimanenza delle merci nel porto ed in deposito nel parco delle Funivie a S. Giuseppe al 30 giugno 1917 era rispettivamente di tonn. 28.870 e tonn. 2.884; l'esercizio 1917-18 si chiuse invece con una rimanenza di tonn. 73.625 a Savona e tonn. 23.491 a S. Giuseppe.

Anche nei *porti di Livorno e di Spezia* il carico del 1917-18, per deficienti arrivi di merci dal mare, fu molto inferiore a quello degli esercizi precedenti. Nel primo scalo si caricarono 892.891 tonn. di merci, nel secondo tonn. 373.192 a confronto di tonn. 1.115.198 e 427.979 spedite nel 1916-17: vi fu quindi una diminuzione rispettivamente del 19,93 e del 12,80 %. La rimanenza delle merci in attesa di carico, che al 30 giugno 1917 a Livorno era di tonn. 30.740 ed a Spezia di tonn. 2.580, non ha subito durante l'anno 1917-18 notevoli variazioni ed alla fine di giugno 1918 ammontava rispettivamente a tonn. 44.900 e 13.550.

Dal *porto di Civitavecchia* nel 1917-18 furono effettuate spedizioni per 284.318 tonnellate di merci, con una diminuzione pari al 19,38 % rispetto al 1916-17, in cui si caricarono tonn. 352.682. La rimanenza delle merci si mantenne sempre molto bassa; alla fine dell'esercizio era di tonn. 11.344.

Il carico complessivo del *porto di Napoli* nell'esercizio 1917-18 fu di tonn. 666.893, con una diminuzione del 10,98 % rispetto al 1916-17 in cui si caricarono tonn. 749.185. La rimanenza delle merci in porto alla fine di giugno degli anni 1917 e 1918 era rispettivamente di tonn. 17.336 e 25.375.

Al porto di Torre Annunziata si ebbe pure una diminuzione di carico del 18,49 %, essendosi spedite nel 1917-918 tonn. 245.065 e nel 1916-917 tonn. 300.648. La rimanenza delle merci fu quasi sempre una quantità trascurabile, ed al 30 giugno 1918 era di tonn 6.894.

La statistica dei trasporti vendemmiali risulta dall'allegato n. 34 e dal grafico VII. Durante la campagna vinicola nel Piemonte, nell'Emilia e nel Veneto si caricarono complessivamente 20.412 carri di uva, mosto e vino, in confronto a 29.063 carichi nel 1916; nelle Puglie si caricarono 5.171 carri, contro 8.965 carri dell'anno precedente. In complesso, compresi i recipienti vuoti, durante la campagna del 1917 si utilizzarono 51.888 carri, contro 63.977 e 45.449 carichi rispettivamente negli anni 1916 e 1915.

Il movimento delle derrate a carro completo (piccola velocità accelerata) nell'anno finanziario 1917-918 fu complessivamente di 44.926 carri, in confronto a 53.054 carri avutisi nel precedente esercizio 1916-917, con una differenza in meno di 8.126 carri.

Le quantità di carri, per i singoli transiti esteri e per l'interno, trasportati nei due esercizi suddetti, furono le seguenti:

	1917-18	1916-17	Differenza
Transito di Chiasso	1.911	11.378	— 9.467
Id. di Domodossola	238	714	— 476
Id. di Luino	—	135	— 135
Id. di Modane	316	1.436	— 1.120
Id. di Ventimiglia	1.181	890	+ 291
Interno	41.282	38.501	+ 2.781
Totale . . . L.	44.928	53.054	— 8.126

Da tali cifre risulta come la quantità dei carri in uscita dal transito di Chiasso abbia subito una notevole diminuzione, il che è specialmente dovuto alle restrizioni stabilite per la esportazione ed alle frequenti chiusure di quel transito, per periodi anche lunghi, nonchè alle difficoltà di attraversamento dello stretto di Messina che hanno ostacolato le spedizioni di agrumi, che costituiscono il grosso dei trasporti pel transito di Chiasso. Pel transito di Luino, causa la sua chiusura, non si ebbero trasporti; per quello di Domodossola vi fu pure una diminuzione, dovuta alle difficoltà create dalla guerra e lo stesso si verificò pel transito di Modane, in causa dei divieti di inoltre per difficoltà ferroviarie sulla linea Torino-Modane e sull'ulteriore percorso francese, stante gli ingenti trasporti di truppe e di materiali da guerra. Si ebbe in compenso un lieve aumento di trasporti in uscita dal transito di Ventimiglia, costituito da agrumi per la Francia e per il Governo inglese.

In complesso la diminuzione dei trasporti per l'estero fu di

10.970 carri; i trasporti per l'interno aumentarono però sensibilmente e cioè di 2.781 carri, per la ovvia ragione che, oltre ai maggiori bisogni di approvvigionamento dei grandi centri, il commercio procura di compensare il più possibile, con lo smercio delle derrate sui mercati più importanti del paese, quanto non può smaltire all'estero.

I *trasporti degli agrumi*, cui si riferiscono l'allegato n. 35 e il grafico VIII, subirono le limitazioni imposte dalla deficienza e cattiva qualità del carbone, dalle difficoltà di transito attraverso lo stretto di Messina e di ricevimento da parte delle ferrovie francesi, che si verificarono in complesso, come si è accennato, per i trasporti delle derrate. Nel compartimento di Palermo durante il 1917-1918 si caricarono 12.476 carri di agrumi, contro 23.797 caricati nel 1916-1917. I carri inviati all'estero ammontarono a 1.829, contro 8.165 dell'anno precedente, così ripartiti fra i vari transiti d'uscita: Ventimiglia 851, Modane 28, Domodossola 34, Chiasso 916. I carri caricati per destinazioni italiane del continente furono 5.314, di fronte a 6.465 dell'anno 1916-1917: le località per le quali si effettuò il maggior numero di spedizioni sono: Milano carri 1.185, Torino 328, Vicenza 322, Napoli 201, Genova 198, Bologna 197, Firenze 195, Brescia 166, Taranto 162, Roma 146, Bassano 146, Padova 136, Verona 97, Alessandria 90, Ferrara 72. Nel compartimento di Reggio Calabria si caricarono complessivamente 1.811 carri di agrumi, quasi tutti per destinazioni italiane.

Per i *trasporti di bestiame* nel 1917-1918 furono utilizzati 130.062 carri, di fronte a 195.103 caricati nel 1916-1917. Particolari cure furono poste per la lavatura e disinfezione dei carri impiegati in questi trasporti.

I *trasporti che richiesero un maggior numero di carri*, oltre quelli militari e di interesse militare, per merci sbarcate ai porti e per le campagne vinicola ed agrumaria, furono quelli delle barbabietole, per i quali si noleggiarono agli zuccherifici 3.630 carri aperti a sponde alte; delle granaglie, per i quali dal luglio al dicembre 1917 si utilizzarono 22.997 carri, porti esclusi; dei concimi, dello zolfo e del solfato di rame che richiesero l'impiego di circa 27.000 carri; infine quelli dei combustibili nazionali per i quali si utilizzarono 217.659 carri, di cui 71.477 per carico lignite e 146.182 per carico legna da ardere.

Aumentarono nel 1917-1918 i trasporti del carbone inglese per ferrovia attraverso la Francia, e ad essi si aggiunsero e si sostituirono poi i trasporti di carbone francese dalle miniere del centro della Francia. Mentre ai trasporti di carbone inglese dai porti di sbarco si è provveduto di massima con nostri carri a tale scopo inviati vuoti in Francia, a quelli dalle miniere francesi si è provveduto con materiale promiscuo italiano e francese, ripartendone l'importazione

per via di terra, attraverso i transiti di Modane e Ventimiglia, e per via di mare con servizio di cabotaggio.

In tutto il 1917-1918 si inviarono vuoti in Francia, pel carico del carbone, 66.719 nostri carri, di cui 63.375 pel transito di Ventimiglia e 3.344 per quello di Modane, e si importarono carichi di carbone nel Regno, dai due transiti, le quantità seguenti:

Transito di Ventimiglia	Carri	76.416	} italiani 56.090 francesi 20.326
Transito di Modane	»	16.207	
Totale		Carri	92.623

Il trasporto dei fiori dalla riviera ligure, dall'ottobre 1917 al giugno 1918, subì ancora una notevole diminuzione per l'estero, rispetto alla precedente campagna 1916-1917. In uscita dal transito di Domo-dossola non si ebbero trasporti, e l'uscita dal transito di Chiasso fu ostacolata da frequenti chiusure e, durante i periodi di apertura, da rigorose verifiche doganali. In uscita dal transito di Modane non si ebbero trasporti. Nei trasporti per l'interno vi fu una sensibile diminuzione.

Si sarebbe avuta una maggiore quantità di trasporti sia per l'interno che per l'estero, se il gelo non avesse guastata e fermata buona parte della produzione; l'ostacolo maggiore fu però la deficienza di mano d'opera per richiamo alle armi. Sulla linea di Ventimiglia contribuì la mancanza, in taluni periodi, di treni adatti in seguito alla sospensione avvenuta rispetto ai trasporti di truppe alleate e di carboni: nei rimanenti periodi furono utilizzati i treni viaggiatori ordinari ed in prevalenza il treno merci celere 5691.

La quantità, distinta per mese, di fiori freschi fu quella che qui appresso è indicata e confrontata con la quantità della precedente campagna:

	1916-17 Kg.	1917-18 Kg.	Differenza 1917-18 Kg.
Ottobre	260.876	184.484	— 76.392
Novembre	378.605	115.419	— 263.186
Dicembre	344.096	172.775	— 171.321
Gennaio	323.032	193.512	— 129.520
Febbraio	278.584	232.294	— 46.290
Marzo	324.487	264.626	— 59.861
Aprile	289.502	240.355	— 49.147
Maggio	331.577	307.037	— 24.540
Giugno	160.912	154.737	— 6.175
Totale	2.691.671	1.865.239	— 826.432

La quantità distinta per destinazione (transiti esteri di confine e interno) è indicata nel seguente prospetto, il quale riporta anche il confronto con la campagna precedente:

	1916-17 Kg.	1917-18 Kg.	Differenza 1917-18 Kg.
Domodossola	19.589	—	— 19.589
Chiasso	327.779	179.194	— 148.585
Ala	—	—	—
Pontebba	—	—	—
Cormons	—	—	—
Modane	247	—	— 247
Ventimiglia	—	—	—
Interno	2.344.056	1.686.045	— 658.011
Totale	<u>2.691.671</u>	<u>1.865.239</u>	— 826.432

TARIFFE E CONDIZIONI PER I TRASPORTI — SERVIZI CUMULATIVI E DI CORRISPONDENZA — CONTROLLO PRODOTTI.

Le circostanze create dalla guerra richiesero nuovi provvedimenti in materia di tariffe. I crescenti oneri dell'esercizio, soprattutto dovuti alle spese di combustibile e di personale, obbligarono a nuovi aumenti nei prezzi di trasporto, a limitazioni o sospensioni di concessioni e di tariffe ridotte. Ma, d'altra parte, occorsero ulteriori facilitazioni sia a favore, diretto ed indiretto, dei militari in guerra, sia a vantaggio dei profughi dalle terre invase dal nemico nell'autunno 1917.

Oltre che far fronte ai bisogni contingenti, si avviò su basi concrete lo studio delle condizioni in cui le nostre industrie e i nostri traffici si dovranno sviluppare o modificare nel periodo del dopo-guerra; e ciò per averne norma efficace nei futuri provvedimenti circa le tariffe e, in genere, circa le condizioni di trasporto.

Viaggiatori e bagagli. — In base al decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, n. 1920, e con effetto dal 10 dicembre successivo, vennero disposti l'aumento del 50 % per la 1^a e la 2^a classe e quello del 30 % per la 3^a classe, compresi però gli aumenti e le soprattasse di cui i decreti Luogotenenziali 18 maggio 1916, n. 629, e 11 gennaio 1917, n. 53, i quali rimasero, quindi, soppressi. Con decreto Luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 728, e con effetto dal 16 giugno successivo, le tariffe dei bagagli, cani e velocipedi furono aumentate del 30 %.

In conseguenza di tali provvedimenti, nonché degli aumenti di tariffa disposti da vari decreti Luogotenenziali in favore delle ferrovie e delle tramvie concesse all'industria privata e delle imprese di navigazione lacuale, vennero gradatamente modificati i prezzi di trasporto dei servizi cumulativi esistenti fra quelle amministrazioni e la nostra.

Dal 1^o novembre 1917, il prezzo dei supplementi per l'occupazione dei posti a letto nelle vetture della Compagnia internazionale furono gravati di un aumento di lire 5, elevato a lire 10 dal 1^o gennaio 1918 e a lire 15 dal 16 giugno 1918, mentre veniva pure aumentata la tassa di prenotazione.

È stato pressochè condotto a termine il lavoro di revisione e di riordinamento delle tariffe viaggiatori e bagagli, sia per i prezzi di trasporto, sia per quanto concerne le norme e le condizioni regolatrici, concretando lo studio in un testo completo di progetto, che

integrerà quello delle tariffe merci. In tale lavoro si è tenuto conto di quanto si fa all'estero, nella parte che è apparsa utile e applicabile alle particolarità del nostro traffico, e si è cercato, segnatamente, di semplificare le tariffe. Inoltre si sono introdotte alcune innovazioni dimostrate necessarie nell'interesse di un maggiore sviluppo dei nostri traffici dopo la guerra, per i quali sono anche stati condotti a termine vari progetti di servizi cumulativi, tanto interni quanto internazionali.

In rapporto alle condizioni create dalla guerra, si concessero diverse *facilitazioni* :

a) si istituì una nuova concessione speciale (XXI) in favore degli *ex* militari ciechi e di una persona di accompagnamento, con l'applicazione della tariffa differenziale C, per quattro viaggi annuali di corsa semplice; b) fu concesso il viaggio gratuito in favore dei minorenni e degli interdetti a causa di infermità di mente, rimasti orfani in conseguenza della guerra, nonché in favore della persona d'accompagnamento, per il trasferimento da un luogo di ricovero a un altro; c) venne ammesso, inoltre, che i viaggi a tariffa differenziale C, effettuati dalle famiglie chiamate presso congiunti militari gravemente infermi, o ad assistere alle esequie di quelli deceduti, non fossero computati fra le limitate concessioni di viaggio a tariffa ridotta, alle quali le dette famiglie abbiano diritto (impiegati civili dello Stato e famiglie, maestri comunali e famiglie dei militari); d) a studenti e direttori di istituti che, per iniziativa del Touring Club, si recarono alla fronte a portare doni natalizi ai nostri soldati, fu accordata la tariffa militare.

Particolari facilitazioni furono disposte in favore dei profughi di guerra, previ accordi con i Ministeri dell'interno e della guerra :

e) si ammise il trasporto dei profughi in esenzione di tasse con treni speciali, ordinati dalla Direzione dei trasporti (Presidio A, B) o dalle sue delegazioni, e con treni speciali e carri accodati ai treni ordinari, su richiesta dell'Autorità politica, addebitando le spese, secondo i casi, all'uno od all'altro dei Ministeri anzidetti; f) per i viaggi dei profughi isolati, e per il trasporto del loro bagaglio, effetti d'uso e lettereschi, fu pure ammesso il trasporto in esenzione di tasse, addebitando al Ministero dell'interno l'importo dei viaggi delle persone in base alla tariffa militare e quello del trasporto delle cose in base alla tariffa competente ridotta del 50 %; g) venne infine concesso l'uso dei biglietti di abbonamento di 3^a classe per distanze non superiori ai 60 km., a prezzo ridotto del 50 %, per i viaggi dal luogo di dimora a quello dei laboratori impiantati per utilizzare l'opera dei profughi.

In conseguenza degli aumenti di tariffa sulla nostra rete e dei provvedimenti analoghi disposti sulle ferrovie francesi e su quelle svizzere, vennero introdotte le corrispondenti modificazioni nelle tariffe dei servizi diretti internazionali ancora in vigore.

In particolare per il Gottardo, l'art. 10 della convenzione principale (legge 19 marzo 1914, n. 197) stabiliva le tariffe massime da applicarsi al percorso svizzero per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli da e per l'Italia; ma le ferrovie federali, in seguito ai vari successivi aumenti apportati alle loro tariffe interne, richiesero di poterli estendere al servizio viaggiatori e bagagli via Gottardo. Con ciò si sarebbero superate le tariffe massime, che di fatto sono quelle in vigore; e perciò è stato necessario stabilire anzitutto con una convenzione diplomatica quanto appresso :

« A parziale deroga delle disposizioni dell'art. 10 della convenzione principale del Gottardo del 13 ottobre 1909, il R. Governo italiano consente che le tariffe attualmente in vigore sulla linea del Gottardo, per il transito dei viaggiatori e dei bagagli sulla linea predetta fra la Svizzera e l'Italia, siano aumentate delle stesse sovrattasse provvisorie che vengono riscosse dalle ferrovie federali nel traffico interno svizzero.

« Queste disposizioni hanno un carattere eccezionale e temporaneo. Esse entreranno in vigore a quella data che sarà stabilita di comune accordo fra le amministrazioni interessate e resteranno in vigore fino ad un anno dopo la pubblicazione della pace, dopodiché riprenderanno pieno vigore le disposizioni preesistenti ».

Merci. — Per effetto della facoltà conferita all'Amministrazione dall'art. 2 del decreto Luogotenenziale 13 maggio 1917, n. 901, allo scopo di ridurre il consumo di carbone fossile e migliorare il rendimento dei carri, fu sospesa l'accettazione sia delle spedizioni a carro completo a piccola velocità di merci ascritte a determinate tariffe, sia delle spedizioni a grande velocità delle seguenti merci: porcellane e cristallerie, mode e confezioni, pelliccerie, giocattoli, specchi, tappeti, profumerie, chincaglierie, bevande (esclusi i vini e la birra), acque gazzose, strumenti e arredi musicali.

Con decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, n. 1920, fu sospesa la validità di alcune tariffe locali ed eccezionali, tanto del continente quanto della Sicilia, basate su prezzi di trasporto così ridotti che, dato l'alto costo dell'esercizio e considerato, d'altra parte, il forte aumento nel prezzo delle merci favorite, non apparivano più giustificati.

Per eliminare alcuni inconvenienti, ai quali aveva dato luogo il provvedimento della triplicazione del prezzo di trasporto delle spedizioni a P. V., a tariffa con vincolo di peso, fino alla distanza di 26 chilometri (D. L. 7 aprile 1917, n. 606), il detto provvedimento, per effetto del D. L. 26 agosto 1917, n. 1403, fu sostituito con quello della tassazione per 27 chilometri di tutte le spedizioni a P. V., sia a carro completo sia a dettaglio, percorrenti meno di 27 chilometri. Per conseguire, poi, una più proficua e intensa utilizzazione del materiale rotabile, tale provvedimento del percorso minimo tassabile di 27 km. è stato esteso, con D. L. 26 maggio 1918, n. 727, a tutte le spedizioni a G. V. e a P. V. accelerata.

L'aumento provvisorio del 10 % sul prezzo di trasporto delle spedizioni a G. V., a P. V. accelerata e a P. V. ordinaria, autorizzato col D. L. 3 settembre 1916, n. 1164, fu elevato al 30 % col decreto Luogotenenziale 26 maggio 1918, n. 728, conglobando nel nuovo aumento, per semplicità di conteggio e per facilitare il calcolo dei prezzi di trasporto, la tassa straordinaria di bollo e le soprattasse di stazione non incluse nei prezzi di tariffa.

Il nuovo aumento fu esteso ai prezzi di trasporto delle spedizioni eseguite in base al regolamento per i trasporti militari, in qualunque modo effettuati.

Allo scopo di eliminare le difficoltà gravissime portate, alla tassazione dei trasporti di merci in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie, dagli aumenti, variabili da linea a linea, concessi alle ferrovie stesse in dipendenza della legge sull'equo trattamento, del caro-viveri e del cresciuto costo del combustibile, si è ottenuto, previ accordi col Ministero dei lavori pubblici, che le ferrovie secondarie, che applicavano le tariffe delle ferrovie dello Stato depurate degli aumenti stabiliti su queste tariffe, adottassero una tariffa propria unica. Alla

formazione ed alla stampa di tale tariffa fu provveduto dal Servizio Commerciale dell'Amministrazione: con essa, attivata il 16 maggio 1918, tutti i vari aumenti e le diverse quote di correzione precedentemente in vigore sono stati sostituiti da un coefficiente unico di aumento.

D'altra parte, nell'esercizio 1917-18, rimasero in vigore o furono estese diverse facilitazioni esistenti.

Per corrispondere a domande riconosciute fondate, la tariffa locale n. 215 P. V. e la tariffa eccezionale n. 1006 P. V. furono estese ad altre stazioni, alle quali fanno capo i prodotti di miniere di lignite.

Perdurando le circostanze, per le quali già nei tre anni precedenti era stata accordata la riduzione del 50 % sui prezzi e sui diritti fissi della tariffa speciale n. 101-A (compresa la corrispondente classe 18 del servizio cumulativo con la Sardegna) e delle tariffe eccezionali n. 1051-A e 1052 per i trasporti a piccola velocità a carro completo di frumento, di granturco e delle loro farine (compresi i semolini), anche di provenienza estera, la validità di tale concessione fu prorogata per la durata della guerra e per i primi tre mesi successivi alla pubblicazione della pace. Col decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, n. 1920, la concessione fu estesa ai trasporti a grande velocità, tanto a carro completo quanto in piccole partite. Gli importi riscossi in meno dalle ferrovie dello Stato nell'anno in esame per tale riduzione di tariffa ammontano in totale a L. 10.868.899,39.

Le concessioni accordate negli anni precedenti in favore dei trasporti diretti alle località normalmente servite dai porti dell'Adriatico, rimasero in vigore anche durante il 1917-1918; ciò che produsse un minore introito per L. 930.867,89.

Rimase pure in vigore la concessione di cui il decreto Luogotenenziale 9 dicembre 1915, n. 1737, col quale, per evitare ingombri e soste al porto di Genova, si era data facoltà di deviare ad altri porti, non a sud di Civitavecchia, le navi che, dirette o giunte a Genova, non potessero ivi effettuare lo sbarco del loro carico; e per il maggior percorso ferroviario derivante dalla deviazione fu mantenuta la riduzione del 75 % sulla tariffa applicabile. Conseguì da tale riduzione un minore introito di L. 1.219,26.

Le concessioni speciali (art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429) per determinati trasporti di merci erano 84 al 30 giugno 1917. Durante il 1917-18 ne vennero a scadere 26, delle quali soltanto due, per ragioni speciali, furono rinnovate, mentre che, date le difficoltà e l'elevatezza del costo di esercizio, non si ritenne opportuno rinnovare le altre 24: così, al 30 giugno 1918, tali concessioni si erano ridotte a 60. Rispetto allo scopo, esse si distinguono: 25 per mantenere alla rete dello Stato traffici soggetti alla concorrenza di altri mezzi di trasporto; 31 per ragioni varie, quali incremento di industrie nazionali e protezione dei porti nazionali in confronto di quelli esteri; 4 particolari della Sicilia per venire in aiuto di talune industrie locali.

Buona parte, però, delle 60 concessioni ancora in vigore, contrattualmente, sono sospese di fatto nella loro esecuzione. Molte (20) sono sospese perchè valide da e per stazioni situate nella zona di operazioni o nel territorio già invaso; alcune (6) in conseguenza della sospensione della tariffa locale 214, piccola velocità (trasporti di carbone fossile), essendosi con esse accordati i prezzi ridotti della detta tariffa per stazioni a questa non ammesse normalmente; altre (3) finalmente, per effetto della sospensione della tariffa speciale di esportazione 500 piccola velocità.

Del resto, le concessioni tuttora in vigore saranno sottoposte a

revisione man mano che verranno a scadere, per accertare se la loro successiva rinnovazione sia o meno giustificata nelle nuove condizioni dei traffici.

Il servizio dei *trasporti a domicilio*, durante il 1917-18, fu istituito in due stazioni e soppresso in quindici.

Servizio merci internazionale. — Nei servizi internazionali per il trasporto delle merci, si ebbero diverse *modificazioni ed aggiunte*, fra le quali *di carattere generale* sono le seguenti: 1° ammissione di alcune nuove stazioni italiane e coordinamento dei prezzi e delle condizioni alle varianti introdotte nelle tariffe interne delle ferrovie dello Stato; 2° soppressione di alcuni prezzi eccezionali; 3° istituzione del percorso minimo tassabile di 27 chilometri; 4° aumento dal 10 al 30 % della soprattassa sull'importo complessivo dei prezzi italiani, con assorbimento di altre tasse minori.

Le altre varianti interessano, ciascuna, il servizio con una sola nazione.

Svizzera. — Si verificò pressochè un generale aumento dei prezzi, conseguito mediante la soppressione di molte tariffe eccezionali in vigore (carburo di calcio, formaggi sodi, sabbia quarzosa e silicea, legname, carta e carbone, cortecce per concime, fieno e paglia, calce, cemento e gesso, concimi, vini, olio vegetale, frutta secca, cotone, lana sucida, zolfo, canapa, formio). Furono inoltre, in varie riprese, elevate le tasse di trasporto, fino a renderle superiori a quelle ante-guerra, del 20 all'80 %. Venne ristampata la parte della tariffa diretta, comprendente le prescrizioni per l'applicazione dei prezzi e la nomenclatura e classificazione delle merci.

Francia. — I prezzi di trasporto sul percorso francese subirono un generale aumento del 25 % che viene riscosso in Francia. Vi fu anche un rimaneggiamento che portò prezzi più elevati sia nelle tasse complementari per i trasporti transitanti per la Svizzera, sia nelle tariffe per le operazioni e le formalità doganali eseguite dalle ferrovie francesi. Fu posta in vigore per trasporti a *groupage*, fra determinate stazioni italiane e quella francese di Paris-Bercy, la nuova tariffa 78 P. V. del servizio interno (merci in dettaglio riunite in un carro).

Gran Bretagna. — Fu riattivata, per la sola via di Modane, la tariffa speciale comune per il trasporto delle derrate alimentari di produzione italiana in destinazione dell'Inghilterra, limitando i prezzi del percorso estero a determinati porti francesi della Manica.

Servizi cumulativi e di corrispondenza. — In vista delle condizioni in cui le ferrovie concesse si trovano in conseguenza della guerra, le ferrovie dello Stato non hanno rinnovato le convenzioni con le Amministrazioni corrispondenti; ciò che ha limitato le ragioni di disputa con le società concessionarie. Malgrado ciò, sorsero frequenti dibattiti sulla interpretazione e applicazione delle convenzioni in vigore, tra i quali si citano specialmente quelli avuti con la *ferrovia Valle Seriana* e con le Società: *Ferrovie di Reggio Emilia*, *Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa*, *Ferrovia Valsugana*.

Nel 1917-18 furono stipulate convenzioni di servizio di corrispondenza:

con la ferrovia elettrica di Chieti;
con la ferrovia Castelraimondo-Camerino;

con la Società Anonima per le Ferrovie Vicinali in merito all'allacciamento della ferrovia elettrica Roma-Fiuggi-Frosinone con lo scalo merci di Roma S. Lorenzo;

con la Società delle Tramvie Vicentine per il passaggio dei carri ferroviari sul tronco tramviario Vicenza-Marostica;

con la Società delle Tramvie Vicentine per l'ammissione dei tronchi tramviari Vicenza-Bassano, Vicenza-Recoaro e diramazione S. Vitale-Chiampo al servizio di corrispondenza a mezzo della stazione di Montagnana;

con la Società delle Tramvie Vicentine per l'ammissione al servizio di corrispondenza a mezzo della stazione di Vicenza dei trasporti della Società Industrie Marmi Vicentini provenienti da Chiampo.

Vennero avviate e continuate le pratiche riguardanti le convenzioni:

a) di servizio cumulativo:

con la Società per le Ferrovie dell'Appennino Centrale per la proroga della convenzione relativa alla ferrovia Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide;

con la Società Veneta per la proroga della convenzione relativa alla ferrovia Adria-Piove;

con la Società Veneta per la proroga della convenzione relativa alla ferrovia Ferrara-Persiceto-Crevalcore-Modena;

con la Società delle Ferrovie e Tramvie Padane per la proroga della convenzione relativa alla ferrovia Fano-Fermignano;

col curatore della fallita Società per le Ferrovie della Brianza Centrale per la proroga della convenzione relativa alla ferrovia Monza-Molteno;

con la Ferrovia della Valle Seriana;

con la Ferrovia S. Ellero-Saltino;

con la Ferrovia Elettrica Borgo S. Donnino-Salsomaggiore;

con la Ferrovia Soresina-Cremona;

b) di servizio di corrispondenza:

con la ferrovia Torino-Rivoli a mezzo della stazione di Collegno;

con la Società per le Ferrovie dell'Appennino Centrale circa la proroga della convenzione relativa alla ferrovia Arezzo-Fossato;

con la Società delle Tramvie Vicentine per il nuovo allacciamento a Vicenza;

con la Società delle Ferrovie e Tramvie Padane per la proroga della convenzione relativa alla tramvia Rimini-Mercatino Marecchia;

con la Società per la Tramvia Pinerolo-Perosa Argentina per consentire lo scambio diretto dei trasporti fra la tramvia stessa e quella di Torino-Orbassano-Pinerolo;

con la Società di Navigazione a Vapore sul Lago d'Iseo per la proroga della convenzione relativa al servizio di traghetto.

I canoni d'uso e quelli iniziali di esercizio delle stazioni comuni raggiunsero i seguenti importi:

<i>a)</i> per uso delle stazioni comuni	L.	89.000
<i>b)</i> per esercizio delle stazioni comuni	»	553.000
<i>c)</i> per trasporti viaggiatori, bagagli e merci eseguiti in borsa comune	»	71.000
<i>d)</i> per titoli diversi (tasse di esercizio, tasse di sosta, prestazioni di personale, ecc.)	»	370.000
Totale		L. <u>1.083.000</u>

La differenza in confronto alla cifra del decorso esercizio (Lire 1.620.000,00) dipende: dalla diminuzione dei treni su molte delle ferrovie concesse; dal fatto che, in seguito agli avvenimenti militari

dell'ottobre 1917, mancarono gli introiti di molte stazioni comuni con la Società Veneta nella zona invasa; dal riscatto delle linee Roma-Viterbo, Roma-Nettuno e Varese-Porto Ceresio; da altre cause minori tutte dipendenti a loro volta dallo stato di guerra.

Servizio doganale. — Vari provvedimenti furono concretati per riservare la massima potenzialità dei transiti di Modane e di Ventimiglia ai trasporti da o per la Francia sia militari, sia di interesse militare, o comunque effettuati per conto dei governi interalleati.

Per quanto riguarda il servizio doganale italiano tali provvedimenti consistono: *per le merci in uscita*, nell'aver dato maggiore sviluppo allo sdaziamento presso dogane interne, colpendo di forti soprattutto le spedizioni giunte al confine non sdoganate e nell'aver reso obbligatorio per i mittenti lo sdaziamento delle merci a carro completo in partenza da località provviste di dogana competente; *per le merci in entrata*, nell'averne assegnato lo sdaziamento a dogane interne, o lungo il percorso o a destinazione, eccezione fatta per le merci esenti da dazio o di facile riconoscimento. In seguito si è deliberato di istituire una dogana internazionale a St. Jean de Maurienne e sezioni doganali all'interno.

Con l'assunzione dell'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio, fu disposto che anche le operazioni presso la dogana in stazione di Porto Ceresio siano eseguite dall'Amministrazione ferroviaria alle medesime tariffe e condizioni in vigore presso le altre stazioni di confine.

Le condizioni attuali del movimento dei viaggiatori dall'estero hanno reso pressochè inutilizzate le sezioni doganali per i bagagli, che il Ministero delle finanze, su richiesta dell'Amministrazione ferroviaria, si era indotto a istituire presso talune stazioni principali allo scopo di favorire il movimento dei forestieri. Furono, quindi, soppresse le sezioni doganali per i bagagli che funzionavano presso le stazioni di Firenze S. M. N., Genova P. P., Milano C. e S. Remo.

Il provvedimento disposto dal Ministero del tesoro con decreto 31 maggio 1918 (in base all'art. 3 del decreto Luogotenenziale 25 novembre 1917, n. 1900), che vincola l'esportazione di determinate merci alla cessione all'Istituto nazionale dei cambi delle valute estere che ne rappresentano il prezzo di vendita, interessava, necessariamente, anche le ferrovie dello Stato, in quanto esse, per evitare sensibili ingombri nelle stazioni di confine, dovevano assicurarsi, fino dall'accettazione delle spedizioni, che nessuno ostacolo potesse essere opposto dalle dogane alla loro uscita dal Regno. Ciò stante, furono impartite le necessarie istruzioni, sempre d'accordo col Ministero del tesoro, per tener conto delle esigenze pratiche degli esportatori.

Avarie, furti, mancanze, ritardi, indennizzi. — Durante l'anno 1917-18 l'Amministrazione è venuta sempre più estendendo i criteri di equità

già adottati nell'applicare la clausola dell'accettazione dei trasporti *a tutto rischio e pericolo dei mittenti*, di cui il Regio decreto 15 aprile 1915, n. 672. Sebbene la clausola riversi sull'avente diritto a reclamare l'onere di provare la colpa del vettore, l'Amministrazione ha pagato l'indennizzo, senza attendere che le fosse fornita la prova, ogni qualvolta la sua responsabilità è emersa dai documenti o dalle istruttorie compiute. E ciò mentre la giurisprudenza attribuiva alla clausola una interpretazione ben più rigorosa, come si rileva, per esempio, dalla sentenza 1-14 febbraio 1918 della Cassazione di Torino, che ammette la irresponsabilità della ferrovia « salvo che venga dall'avente diritto dimostrato che l'inadempienza fu causata da dolo, o da colpa grave equiparabile a dolo, della ferrovia ».

Con il Regio decreto 14 settembre 1917, n. 1511, il decreto Luogotenenziale 16 stesso mese, n. 1483, e i Regi decreti 1° dicembre 1917, n. 1925, e 14 febbraio 1918, n. 282, furono dichiarate zona di guerra altre località di territori di provincie e di comuni. Visto però che per alcune di tali località i trasporti non erano direttamente influenzati dallo stato di guerra, l'Amministrazione non credette di estendere a tutte indistintamente l'applicazione della clausola del *rischio e pericolo*, ma si limitò a estenderla a quelle oggetto del Regio decreto n. 1925, cioè ai territori delle provincie di Bergamo, Como, Milano, Modena, Novara, Parma, Pavia e Reggio Emilia.

Nonostante l'equa applicazione della clausola, il commercio ed i suoi organi tutori fecero ripetuti voti per l'uso ancora più discreto e limitato di essa, ed anche perchè ne fosse annullato, in taluni casi, ogni e qualunque effetto. Nel desiderio di accogliere siffatti voti e nella considerazione che il perturbamento cagionato al servizio ferroviario dagli avvenimenti dell'ottobre 1917 era venuto, gradatamente, scomparendo, l'Amministrazione propose all'Intendenza generale dell'esercito (Direzione dei trasporti), e questa approvò, di limitare le località di applicazione della clausola alle sole provincie comprese nella zona di operazione e a quelle limitrofe; di guisa che, a decorrere dal 16 giugno 1918, la clausola, che prima era estesa a ben ventitrè provincie, fu ristretta a *sette* soltanto, cioè a quelle di Bergamo, Brescia, Padova, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza.

Se, col 16 luglio 1918, l'applicazione della clausola del *rischio e pericolo* fu ristretta a sole sette provincie, dalla stessa data, e nei medesimi limiti, fu, per ragioni di uniformità, estesa ai trasporti di bagagli. In tale estensione, però, fu limitato a trenta giorni il periodo di tempo trascorso il quale gli aventi diritto possono ritenere perduto il bagaglio non riconsegnato e pretendere di essere indennizzati, mentre, per le precedenti disposizioni, l'Amministrazione non assumeva responsabilità alcuna, qualunque fosse la durata del ritardo nella riconsegna.

Nel 1917-18 gli indennizzi per le merci importarono complessi-

vamente, tenuto conto dei recuperi, una spesa di lire 5.108.038,90, così ripartita:

Reclami 21.103 per avarie	L.	1.672.121,28
» 14.463 » furti	»	1.497.013,55
» 17.822 » mancanze	»	1.633.301,11
» 926 » ritardi	»	24.295,84
» 3.532 » diversi	»	280.645,12
» 3 » infortuni merci	»	662,00

Rispetto al precedente anno finanziario, si ebbero, in quello in esame, i seguenti aumenti di spesa:

per avarie	L.	214.927,92
» furti	»	561.266,57
» mancanze	»	137.307,46
» diversi	»	17.061,45
e complessivamente	L.	<u>930.563,40</u>
Per contro si verificarono le seguenti diminuzioni:		
per ritardi	L.	18.388,70
» infortuni merci	»	49.976,87
e complessivamente	L.	<u>68.365,57</u>
per modo che l'aumento effettivo di spesa si riduce a . L.		<u>862.197,83</u>

L'aumento più importante si è verificato per gli indennizzi dovuti a furti.

Alle cause già segnalate per questi nello scorso anno sono da aggiungersi le condizioni create dagli avvenimenti dell'ottobre 1917 e in generale dalla guerra, tra cui: movimento dei militari in ritirata, parte in gruppi e parte sbandati; tumultuario affollamento dei profughi nelle stazioni e negli scali; assunzione sempre maggiore di avventizi; aumento vertiginoso nei prezzi delle materie e dei prodotti; oscurità quasi completa, in molti scali principali; trasporto in carri scoperti di merci che normalmente sono trasportate in carri coperti.

Al 1° luglio 1917 erano rimasti da liquidare reclami N. 47.392 compresi quelli (n. 1014) riflettenti trasporti in servizio internazionale, la trattazione dei quali fu sospesa dalla guerra.

Durante l'esercizio 1917-18 furono presentati, complessivamente, reclami.	»	179.364
Totale . . . N.		226 756
Ne furono liquidati N.		57.849
e abbandonati o respinti	»	110.601
	»	<u>168.450</u>
Così che al 1° luglio 1918 rimasero da liquidare reclami N.		<u>58.306</u>

A prima vista, la situazione del 1917-18 presenta un peggioramento, in confronto di quella del 1916-17, in quanto che la rimanenza da liquidare aumenta di circa 11.000 reclami, sebbene nell'esercizio in esame sia stato presentato un numero complessivo di reclami di qualche poco inferiore a quello dell'esercizio precedente. Ma questi risultati si devono riconoscere tuttavia soddisfacenti se si considerano le particolari difficoltà dell'anno: maggior lavoro occorso dopo l'ottobre 1917 per ricerca di bagagli e merci; maggiore liberalità nell'applicazione della clausola *a tutto rischio e pericolo*, che ha obbligato ad esaminare molti reclami che prima si sarebbero senz'altro respinti.

E ciò, malgrado l'Amministrazione provveda a infrenare l'aumento nel numero dei reclami in rimanenza. Fra altri provvedimenti, ha dato buoni risultati quello di definire in blocco, mediante reciproche transazioni fra le parti, i reclami che interessano una stessa ditta o più ditte della medesima località.

Controllo prodotti. — Il lavoro che si svolse negli uffici di controllo durante il 1917-18 riguarda un movimento di 62.660.519 viaggiatori, dei quali 62.628.254 con biglietti emessi dalle stazioni ed agenzie delle ferrovie dello Stato e 32.265 rilasciati da Amministrazioni ed agenzie corrispondenti italiane ed estere.

Riguarda altresì un quantitativo di 11.754.700 trasporti di merci ripartiti come segue:

spedizioni di bagaglio	N.	2.156.881
» di merci a G. V.	»	7.975.816
» di merci a P. V. acc.	»	198.274
» di merci a P. V. ord.	»	1.423.729

In queste cifre non sono, però, compresi i trasporti militari, tanto di persone quanto di cose, effettuati per conto del nostro esercito e delle nazioni alleate dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918, il cui inoltro avvenne in base alle modalità semplici stabilite dal paragrafo 120 del regolamento per i trasporti militari, le quali non consentono una determinazione di quantitativi.

Sui trasporti di merci furono gravati gli assegni di che appresso:

spedizioni a G. V.	N.	957.899	per L.	325.341.294,62
» a P. V.	»	130.652	per »	529.733.513,66
Totale	N.	<u>1.088.551</u>	per L.	<u>855.074.808,28</u>

Il totale delle somme gravate a titolo di spese anticipate e doganali sui trasporti delle merci raggiunse l'importo di L. 51.705.919,75.

I reclami del pubblico per eccedenze di tassazione, definiti in sede di controllo, furono in complesso n. 51.857, dei quali:

per viaggiatori e bagagli	N. 10.653
per trasporti a G. V. e P. V. acc.	» 6.647
per trasporti a P. V. ord.	» 34.557

per un importo totale di rimborsi di L. 3.765.655,15.

I reclami direttamente definiti dalle stazioni ammontarono complessivamente a 36.020, dei quali:

per la G. V. e P. V. acc.	N. 18.078
per la P. V. ord.	» 17.942

per un importo complessivo di L. 972.721,40.

Durante l'esercizio 1917-18 vennero emessi dai controlli prodotti, in seguito alla revisione delle tasse applicate ai trasporti, 452.720 rilievi per minori esazioni, per un importo, dedotti gli abbuoni, di lire 6.272.083,85.

Per la chiusura delle contabilità delle stazioni invase e per corrispondere, nei limiti del possibile, alle richieste del pubblico circa il pagamento degli assegni su spedizioni che interessavano le stazioni stesse, fu istituito a Firenze, presso l'Ufficio contabilità prodotti, l'apposito riparto *Stralcio gestioni venete*.

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE.

Ancor più che nell'anno precedente, nel 1917-18 le esigenze di guerra, sia dirette quanto indirette, dominarono quei rami fondamentali dell'attività ferroviaria che curano disponibilità e utilizzazione delle locomotive e dei veicoli.

Il primo indice che rivela le condizioni speciali del servizio è dato dalle percorrenze, quali risultano dall'allegato n. 17, per i treni e il materiale e distinte per compartimento, e dagli allegati 18 e 19, in quanto riguardano i veicoli in complesso e i locomotori separatamente per specie di treni.

Percorrenze. — La percorrenza complessiva dei treni e quella delle locomotive, automotrici comprese, sulla rete a scartamento ordinario si ripartiscono come segue fra trazione a vapore ed elettrica, per i due ultimi anni finanziari:

		1916-17.	1917-18	Differenze %
Percorrenza dei treni	a vapore	112.067.888	87.649.722	— 21,8
	a trazione elettrica	4.579.209	4.228.965	— 7,6
	in totale . . .	116.647.097	91.878.687	— 21,2
Percorrenza delle locomotive in corsa (coi treni ed isolate)	a vapore	138.683.626	113.263.793	— 18,3
	a trazione elettrica	7.744.563	7.424.690	— 4,1
	in totale . . .	146.428.189	120.688.483	— 17,6
Percorrenza delle locomotive, comprese le manovre (a 6 km. l'ora)	a vapore	162.023.050	134.768.567	— 16,8
	a trazione elettrica	7.791.519	7.502.144	— 3,7
	in totale . . .	169.814.569	142.270.711	— 16,2

Soppressioni di treni-viaggiatori, cessazione dell'esercizio sulle linee delle terre invase, temporanee ma ripetute sospensioni di trasporti per mancanza di combustibile furono i fatti che determinarono un regresso nella percorrenza dei treni e delle locomotive sulle linee esercitate a vapore, con ripercussione anche sulle linee elettrificate, sulle quali però il regresso fu naturalmente molto meno sentito.

A pari percorso di treni, vi fu un maggiore impiego di mezzi di

trazione. In confronto alla riduzione di percorrenza dei treni, fu infatti più lieve la riduzione nella percorrenza delle locomotive: aumentò, in altri termini, la percentuale dei percorsi di locomotive isolate e in doppio attacco. Nelle linee esercitate a vapore, le cause furono: aumento notevole di rinforzi nei tratti acclivi, per la sempre maggior prevalenza di treni pesanti; smobilitazione, verso la fine dell'esercizio, di un certo numero di locomotive leggere, tolte dall'accantonamento ed impiegate in doppia trazione per taluni servizi, a fine di liberare le locomotive più moderne che vi erano adibite ed utilizzarle a vantaggio dei trasporti di merci e militari, pei quali erano reclamate; persistente progressione nell'andamento dei percorsi a vuoto di locomotive, con i treni od isolate, determinata dalla variabilità delle correnti di traffico e di istradamento dei carri vuoti, nonché dalla diversa intensità di trasporti nei due sensi che vi fu su molte importanti linee; servizi speciali per gli sgomberi dal Veneto nel passato inverno. Per la trazione elettrica, l'accresciuta percentuale di percorsi in doppio attacco è spiegata dal minor servizio fatto sulle pianeggianti linee elettrificate lombarde, cui si sostituì un maggior lavoro sulle linee elettrificate di valico.

La percorrenza delle locomotive in manovra (a 6 km. l'ora) fu la seguente:

	1916-17	1917-18	Differenze %
Con locomotive a vapore. . . . Km.	23.339.424	21.504.774	- 7,9
Con locomotive elettriche . . . »	46.956	77.454	+ 64,9
In totale . . . »	23.386.380	21.582.228	- 7,7

Anche nel servizio di manovra la diminuzione fu lieve, in confronto al minor movimento di treni: ciò si spiega, se si riflette che i treni diminuiti furono essenzialmente treni-viaggiatori, i quali richiedono poche manovre; se si tiene conto dei dati di cui in appresso sulle quantità di tonnellate-chilometro trasportate; e se si pone mente all'indole dei trasporti eseguiti, ed ai molti centri di riordino del materiale istituiti in conseguenza dell'arretramento della fronte strategica nel Veneto e per i servizi delle truppe alleate.

Si trovò modo, dopo esperimenti, di utilizzare le due nostre più piccole e più antiche locomotive trifasi per le manovre di stazione a Colico ed a Sondrio, a scopo di risparmio di carbone; di qui l'incremento nelle manovre con locomotive elettriche.

Le percorrenze *virtuali* delle locomotive in corsa (coi treni ed isolate) e la quantità complessiva di tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate sull'intera rete a scartamento ordinario furono:

		1916-17	1917-18	Differenze %	
Km. - locomotive virtuali	a trazione a vapore	173.686.510	140.015.878	—	19,4
	a trazione elettrica	13.921.829	13.905.493	—	0,1
	complessivamente	187.608.339	153.921.371	—	18,—
Tonnellate-Km. virtuali rimor- chiate	a trazione a vapore	45.257.898.200	41.448.659.500	—	8,4
	a trazione elettrica	2.613.379.600	2.790.190.900	+	6,8
	complessivamente	47.871.277.800	44.238.850.400	—	7,6

Il rapporto fra la percorrenza virtuale e quella reale in corsa nella trazione a vapore si abbassò lievemente, cioè da 1,252 a 1,236, in conseguenza del minor movimento di treni sulle linee secondarie acclivi della penisola e sulle linee interne della Sicilia. Per la trazione elettrica il rapporto medesimo si elevò da 1,798 ad 1,874, in conseguenza della diminuzione, già accennata, di servizio sulle pianeggianti linee elettrificate di Lombardia e della più intensa utilizzazione dei valichi elettrificati, specialmente del Cenisio.

La diminuzione di tonnellate-chilometro trasportate fu piccola in paragone al regresso avuto nella percorrenza, perchè le riduzioni dei treni-viaggiatori trovarono parziale compenso in una maggiore quantità di altri treni, fra merci e militari, e nell'aumento della composizione media dei treni in genere.

Le tonnellate chilometro reali (lorde) rimorchiate variarono in cifra tonda come segue (1):

	1916-17	1917-18
a trazione a vapore . . .	37.419.000.000	34.536.000.000
a trazione elettrica . . .	1.340.000.000	1.489.000.000
in complesso :	38.759.000.000	36.025.000.000

Oltre ai dati globali dell'annata, riesce di particolare interesse, in questo anno svoltosi in condizioni così anormali, l'esaminare come variò la intensità del lavoro di trazione, sia come percorrenza giornaliera delle locomotive, sia come quantità giornaliera di tonnellate-chilometro trasportate. Dal luglio 1917 a novembre la percorrenza fu bensì in sensibile regresso su quella del precedente anno — in conseguenza, come è noto, delle larghe e progressive riduzioni di treni-viaggiatori — ma la quantità di tonnellate-chilometro trasportate si mantenne al livello raggiunto nell'esercizio passato. In novembre e dicembre le curve della percorrenza e delle tonnellate-chilometro trasportate riguardanti la trazione a vapore precipitano: segue una ripresa moderata nei primi mesi del 1918, più accentuata nel secondo trimestre, ripresa che al termine dell'anno finanziario riporta le curve all'altezza che avevano in principio. Queste singolarità trovano la loro spiegazione: negli eventi militari dell'autunno 1917; nella crisi del carbone; infine nel cessare delle difficoltà dovute alla stagione e nel simultaneo, ancorchè lieve, miglioramento nella situazione delle scorte di combustibile.

Nei servizi a trazione elettrica vi fu un lieve regresso di percorrenza in dicembre e gen-

(1) Dati esatti per la trazione elettrica; approssimativi, e cioè ricavati indirettamente e con metodo sommario, per la trazione a vapore.

naio, per sospensione di treni-viaggiatori, seguito da ripresa per aumento di lavoro ai Giovi e più ancora sul Cenisio. La curva delle tonnellate-chilometro rimorchiate a trazione elettrica segue invece un continuo incremento, all'infuori di un massimo nel novembre 1917, dovuto ai trasporti delle truppe alleate dalla Francia in Italia che impegnarono la linea del Cenisio ed i valichi liguri.

Trazione a vapore. — Col diminuire di numero dei treni-viaggiatori, ne aumentò sempre più il peso e andò inoltre accentuandosi la predominante importanza assunta dai trasporti più pesanti, merci e militari. Riduzioni di velocità si continuarono ad introdurre nell'orario dei treni di varie linee, in parte allo scopo di accrescere la forza di trazione utilizzabile. In seguito a tali provvedimenti, si è avuto un ulteriore progresso nella grandezza dell'unità media di treno e nel peso medio rimorchiato, come risulta dalle cifre seguenti:

	1916-17	1917-18	Differenze %
Peso medio rimorchiato per locomotiva od automotrice(1) Tonn.	260,6	290,-	+ 13,6
Peso medio per treno (1) »	322,4	382,5	+ 18,6

Questo aumento, che si andava accentuando sino dal 1914, progredì sempre più sino all'ottobre 1917; nel novembre successivo l'inversione nelle correnti di traffico determinata dagli sgomberi della regione veneta obbligò a trascurare i criteri di razionale utilizzazione della forza di trazione disponibile; ciò che segnò, nella curva del peso medio rimorchiato, una improvvisa caduta, seguita da un rialzo, che le riportò a febbraio al massimo livello prima raggiunto. Livello poi mantenuto ed anzi superato al termine dell'esercizio.

I consumi di combustibile e di materie grasse per locomotive ed automotrici a vapore a scartamento ordinario nel 1917-18, in confronto con quelli del precedente esercizio, risultano dall'allegato 20.

Per la rete a scartamento ordinario, la ripartizione della percorrenza e del consumo di combustibile tra il servizio dei treni e quello delle manovre, comprese le automotrici, fu la seguente nei due ultimi anni:

(1) Le medie sono ricavate partendo dalle tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate e dalle percorrenze virtuali. Partendo dalle tonnellate-chilometro reali (note, si è detto soltanto in modo approssimativo) e dalle percorrenze reali, le medie (approssimative) risultano:

	1916-17	1917-18
Peso medio rimorchiato per locomotiva ed automotrice	Tonn. 269,8	304,9
Peso medio per treno »	333,7	393,9

		1916-17	1917-18
<i>Percorrenza delle locomotive a vapore:</i>			
in corsa (coi treni e isolate)	Km.	138.683.626	113.263.793
in manovra (a 6 km. l'ora)	"	23.339.424	21.504.774
	complessiva Km.	162.023.050	134.768.567
<i>Consumo di combustibile (ragguagliato a litantrace):</i>			
per il servizio dei treni	in totale Tonn.	2.334.142	2.212.045
	per km.-locomotiva Kg.	16,8	19,5
	per 1000 tonn.-km. rimorchiate virtuali.	51,6	53,4
	id. id. reali	62,4	64,1
per le manovre	in totale Tonn.	251.793	256.366
	per ora di manovra Kg.	64,7	71,5
complessivamente	in totale Tonn.	2.585.935	2.468.411
	per km.-locomotiva in corsa ed in manovra Kg.	16,—	18,3

Il consumo globale diminuì di poco, in proporzione inferiore al diminuito lavoro. Il consumo per chilometro-locomotiva, che era dal 1914 in costante ascesa a causa del progressivo aumento nel peso medio rimorchiato, crebbe ancora più nell'anno 1917-18, in cui la grandezza media dell'unità di treno raggiunse valori mai prima toccati.

Il consumo per ora di manovra andava pure aumentando dal 1910 per varie ragioni: *a)* crescevano il numero e l'importanza degli scali di smistamento; *b)* cresceva pure la lunghezza e il peso delle colonne manovrate; *c)* acquistavano preponderanza maggiore le manovre pesanti su quelle leggere, cioè su quelle per carrozze e merci a grande velocità; *d)* i servizi di riordino si concentravano negli scali settentrionali, cioè nelle regioni di clima meno mite.

Il consumo pel servizio dei treni riferito alla tonnellata-chilometro rimorchiata andava, sin dall'inizio dell'esercizio di Stato, di anno in anno diminuendo, fornendo un indice sicuro di graduale e costante progresso tecnico. Ma nel 1917-18 si ebbe un aumento di poco superiore al 3 % rispetto all'anno precedente: di questo preveduto ed inevitabile regresso furono causa le più gravose condizioni di esercizio e l'impiego sempre più largo di carboni inglesi inferiori e di carboni francesi.

Se invero si analizza come variò nei successivi mesi dell'anno il consumo di combustibile per tonnellata-chilometro virtuale rimorchiata si trovano da distinguere tre periodi ben diversi: 1° Dal luglio ad ottobre incluso, il movimento fu intenso ma regolare e il consumo per unità trasportata si conservò lievemente inferiore a quello dei corrispondenti mesi del precedente esercizio. 2° Dal novembre al febbraio il servizio divenne forzatamente tumultuario e disordinato, si cominciò ad estendere l'impiego dei carboni francesi e il consumo unitario ri-

sultò di poco superiore a quello corrispondente del passato esercizio. 3° Dal marzo al giugno si generalizzò l'uso dei carboni francesi e di quelli inglesi minuti o di qualità inferiore; con che si accentuò rapidamente l'eccedenza di consumo per unità di lavoro sino a raggiungere, nel giugno, il 15 %.

Giova osservare che nel sommare i consumi per ricavarne le medie si sono, come di metodo, portati in conto tutti i litantraci, tanto i buoni quanto gli scadenti, in base alle quantità effettive prelevate, senza applicare, per semplicità, coefficienti di correzione. Furono ragguagliati a litantrace, mediante opportuni coefficienti, soltanto i prelievi di legna e di lignite, trattandosi di combustibili con potere calorifico troppo basso in confronto a quello di litantrace.

L'enorme e progressivo inasprimento dei prezzi fece salire il valore medio di addebito dei magazzini, rispetto al 1916-17: per il litantrace in natura, da L. 144,99 a L. 251,24 per tonnellata; per le mattonelle di litantrace, da L. 157,10 a L. 243,94 per tonnellata. Il prezzo medio generale di addebito salì, per la rete a scartamento ordinario, da L. 146,04 a L. 231,09 per tonnellata effettiva di combustibili di ogni genere impiegati, e da L. 147,95 a L. 248,46 per tonnellata ragguagliata a litantrace. La spesa complessiva salì di conseguenza da L. 382.578.259 a L. 613.300.134.

L'esaurimento delle scorte in vari compartimenti divenne un male quasi cronico nel periodo da gennaio ad aprile, obbligando l'Amministrazione a ridurre ai minimi termini il servizio viaggiatori; senza contare le sospensioni di treni sia per viaggiatori sia per merci saltuariamente adottate. Esaurimenti saltuari delle scorte agirono sulla circolazione dei treni, aggravandola con nuove congestioni ed ingombri, con ritardi per attese di locomotive al carico; generarono inoltre forti spese per ricarichi, nuovi scarichi e maggiori trasporti del combustibile. Con la scorta quasi esaurita fu impossibile regolare la distribuzione dei combustibili in modo razionale; la necessità di utilizzare quel qualsiasi carbone che si poteva avere sottomano obbligò a distribuire alle locomotive mattonelle non asciugate e lignite umidissima; a far partire con sola lignite, o con altro combustibile inferiore, treni per i quali sarebbe stato necessario disporre almeno in parte di buon carbone. Sopravvenne poi la crisi di qualità di combustibili che determinò lentezza di circolazione ed irregolarità di esercizio.

Venuto infatti a mancare quasi del tutto il buon carbone inglese grosso da vapore, ci si dovette accontentare del *tout-venant* e persino di minuti di miniera i quali, anche se delle migliori provenienze, non sono adatti all'impiego in locomotive non costruite in vista del loro uso, e sono di solito destinati alla agglomerazione. Ma la mancanza di scorte, la scarsa disponibilità di pece per l'agglomerazione e il prevalente arrivo di carboni minuti, in confronto a quelli di miglior pezzatura, obbligarono a distribuirli direttamente alle macchine, creando difficoltà di servizio e grande spreco. Venuti meno, in taluni mesi ed in talune regioni, gli arrivi di carboni inglesi da vapore, si dovettero accettare per i treni persino carboni a lunga fiamma o da gas e carboni antracitosi, che sono non adatti per le ordinarie locomotive ma utilizzabili in esse soltanto in determinate condizioni ed in omogenea mescolanza con buon carbone da vapore.

Il carbone francese, importato in larga proporzione in base agli accordi con i governi alleati per sopperire alla scarsa assegnazione di carboni inglesi, avrebbe dovuto essere, secondo le intese intervenute, delle qualità relativamente migliori. Nel fatto, per difficoltà sopraggiunte, provenne in minor parte dal bacino di St. Etienne che fornisce qualità buone o discrete e in prevalenza dal bacino di Alais, i cui carboni sono di mediocre rendimento e ricchi di schisti che producono scorie facilmente fusibili, ma non riescono adatti per locomotive se non correggendone i difetti con mescolanze appropriate e metodicamente predisposte. Ma

difficoltà pratiche insuperabili impedirono sia la confezione di miscele omogenee e dosate, sia una scelta sicura, cosicchè per lo più i carboni francesi arrivarono ai depositi di distribuzione mescolati fra loro a caso ed alla rinfusa e con notevoli proporzioni di minuto. Il largo impiego di carboni inferiori fu aggravato dal frequente arrivo ai nostri depositi, malgrado le disposizioni prese, di carboni di qualità non individuate e talora inesattamente indicate, e dal continuo e non regolato mutare delle qualità distribuite: di qui incertezze e difficoltà nell'uso, che influirono tanto più dannosamente sul consumo e sulla regolarità di circolazione dei treni, in quanto si dovettero utilizzare quali fuochisti più di due migliaia di allievi, giovanetti non ancora robusti nè esperti.

Contro le prevedibili conseguenze di tante sfavorevoli circostanze i rimedi prontamente applicabili si riducevano: ad istruire il personale; a segnalargli le caratteristiche dei carboni man mano in arrivo; a prescrivere metodiche mescolanze nella distribuzione dei carboni, entro gli scarsi limiti delle possibilità pratiche; a specializzare i porti d'imbarco, per separare le qualità buone o discrete dalle mediocri o cattive; a studiare metodicamente i carboni dei vari bacini per individuare le qualità peggiori e cercare di farle eliminare; ad allargare gli orari, con allungamento dei tempi di percorso e con inserzione di opportune soste per riordinare il fuoco e predisporre cuscinetti a compenso di facili ritardi; ad accorciare i percorsi delle locomotive, introducendo nuovi frazionamenti con cambio di macchina, in quanto erano compatibili con gli impianti esistenti e non implicavano un esagerato spreco di carbone e di personale. Questi provvedimenti vennero tutti applicati, ma i risultati non furono tali da assicurare la necessaria regolarità all'esercizio; nè poteva essere diversamente date le basi e le modalità del rifornimento dei combustibili.

La situazione del paese nei riguardi dell'approvvigionamento dei combustibili consigliava di ricorrere, più largamente che non nel precedente anno, all'impiego della lignite. All'inizio del 1917-18 le ferrovie dello Stato disponevano quasi esclusivamente della produzione del bacino di Castelluccio di Basilicata. Nel dicembre 1917 si ebbe la intera produzione di 148 miniere per una diecina di giorni, e poi continuativamente la metà di tale produzione oltre la giacenza a terra. Furono scartate 60 miniere per produzione troppo scarsa o mediocre; ispezioni, analisi e prove pratiche indussero ad escluderne altre per limitare i prelievi a quelle che per qualità e produzione davano sufficiente affidamento: i centri di nostro approvvigionamento rimangono il Valdarno, l'Umbria e Castelluccio di Basilicata.

Da 3.000 tonnellate nell'ottobre 1917, la fornitura di lignite per locomotive salì a 6.473 nel novembre, a 20.532 nel dicembre e a 23.500 nel gennaio. Molte irregolarità di esercizio si ebbero però allora a lamentare, dovute alla lignite troppo umida e troppo inquinata di argilla fornitaci nelle prime consegne; ciò che determinò una contrazione nei prelievi, i quali discesero a circa 14.000 tonnellate mensili. Organizzate fornitura e distribuzione, si risalì a 20.271 tonnellate nel maggio, a 21.670 nel giugno: di queste, ben 8.921 erano consumate nel Compartimento di Firenze, dove si trova il maggior centro di rifornimento. Il consumo totale di lignite per le locomotive fu nell'esercizio di tonnellate 142.963, di fronte a 22.825 consumata nel 1916-17. Per agevolarne l'uso il personale fu istruito ed interessato a mezzo di maggiori premi, vennero modificati gli orari di alcuni treni e furono stabiliti nuovi depositi secondari di rifornimento. Con tali misure il consumo annuo di lignite buona o almeno discreta potrebbe essere portata a circa 350.000 tonnellate.

L'impiego della legna da ardere nelle locomotive, iniziato nel Mezzogiorno alla fine del 1917-18, ebbe considerevole sviluppo nei mesi in cui le scorte di carbone vi si erano ridotte ai minimi termini. Si adoperò pure la legna per le locomotive dei treni delle Secondarie Romane e della Roma-Viterbo, sulle quali la combustione a legna era già entrata nell'uso prima del riscatto. Il consumo di legna per le locomotive, da 14.787 tonnellate nel 1916-17, equivalenti appena ad un migliaio di tonnellate in più del consueto fabbisogno per gli accendimenti, salì nel 1917-18 a 110.762 tonnellate.

Sempre allo scopo di spingere al massimo l'economia di carbone, si estese l'utilizzazione della polvere di camera a fumo, facendo confezionare mattonelle di sola polvere o miste con litantrace; sia presso le fabbriche di Novi, Civitavecchia, Falconara e Torre Annunziata, sia presso i depositi-locomotive di Catania, Messina e Taranto.

Durante il 1917-18 furono consumate sulle locomotive 10.500 tonnellate di mattonelle confezionate con sola polvere di camera a fumo, o miste contenenti più del 25 % di polvere e in totale, comprese quelle rimaste nelle scorte o impiegate nei vari impianti, vennero prodotte circa 16.400 tonnellate di mattonelle di sola polvere di camera a fumo e 1.600 di mattonelle miste contenenti più del 25 % della detta polvere. Furono pure confezionate 98.700 tonnellate di altre mattonelle miste, composte col 25 % o meno di polvere di camera a fumo e cioè con prevalenza di minuto di litantrace, le quali risultarono praticamente equivalenti alle mattonelle di solo litantrace naturale.

Il consumo complessivo di *materie grasse* per le locomotive a vapore della rete a scartamento ordinario diminuì, in relazione al diminuito lavoro. Il consumo per chilometro-locomotiva aumentò dell'11 % rispetto al 1916-17: tale aumento dipende dalle condizioni forzate del servizio dal novembre 1917 in poi, dai troppi cambi di personale sulle macchine, dalla sempre maggiore predominanza dei trasporti lenti, dalla cessata costanza di qualità. Il prezzo medio di addebito dei magazzini aumentò del 75 % per i lubrificanti, del 60 % per le materie d'illuminazione. La spesa globale per le materie grasse fornite alle locomotive a vapore aumentò del 60 %.

Difficoltà sentite nel servizio di *rifornitura d'acqua* durante il 1917-18 si manifestarono soltanto su poche linee, dove le disponibilità naturali già scarse divennero ancor più inadeguate alla cresciuta intensità della circolazione dei treni, o dove l'ingente ed imprevedibile traffico provocò richieste troppo superiori alla potenzialità degli impianti: si tratta essenzialmente della litoranea adriatica fra Termoli e Foggia, della tirrena fra Salerno e Reggio, della ligure fra Savona e Sanremo. A scopo di maggiore risparmio di carbone, si ricorse all'acquedotto del Sele per alimentare da Bari la nostra condotta Bari-Trinitapoli non soltanto sino a Bisceglie, come erasi fatto sino dallo scorso anno, ma sino a Trinitapoli; fu così ridotta la nostra centrale termica di pompatura dell'Ofantino a una pura funzione di sussidio saltuario e di riserva.

Trazione elettrica. — Nel 1817-18 non vi fu aumento di linee elettrificate, tenuto conto che il tronco Varese-P. Ceresio, riscattato dalla Mediterranea il 1° gennaio 1918, ed esercitato a corrente continua con terza rotaia con sistema eguale a quello in uso sulla Milano-Varese, costituisce un aumento soltanto apparente: infatti il rimorchio dei treni vi era in massima parte fatto anche prima del riscatto con materiale e personale nostro, a rimborso di spesa.

Al 30 giugno 1918 le linee esercitate a trazione elettrica erano pertanto le seguenti:

a) Monza-Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna	Km. 143
b) Milano-Porto Ceresio	» 73
c) Genova-P. P.-Sampierdarena-Ronco (via Mignanego e Busalla, colle diramazioni Bivio Succursale-Campasso e Bivio Rivarolo-Campasso).	» 55
d) Bussoleno-Modane	» 60
e) Savona-Ceva	» 46
f) Sampierdarena-Savona	» 40
g) Torino-Pinerolo	» 37
e in totale	<u>Km. 454</u>

Poche e di lieve entità furono nel 1917-18 le anomalie dipendenti da guasti alle linee primarie e di contatto, che determinarono interruzioni prolungate di corrente. In seguito a forti intemperie, restò sospesa la fornitura dell'energia, e si sopperì parzialmente con servizio a vapore, sulla Milano-Varese durante 6 ore del 19 ottobre 1917 e sul tronco Colico-Chiavenna in tutto il giorno 2 marzo 1918.

I guasti alle linee di contatto dettero luogo alle sole seguenti interruzioni di servizio, durante le quali non si ricorse alla trazione a vapore, anche a scopo di non ritardare la riparazione della linea aerea: il 10 ottobre 1917 per 10 ore sulla Sampierdarena-Savona; il 5 marzo 1918 per 9 ore sulla Bussoleno-Modane; il 6 marzo 1918 per 6 ore sulla Savona-Ceva; il 7 aprile 1918 per 3 ore sulla Bussoleno-Modane. Con queste eccezioni, l'esercizio elettrico si svolse regolarmente durante tutto l'anno.

Durante il 1917-18 la nostra centrale idroelettrica di Morbegno fu tenuta costantemente in parallelo con la centrale di Robbiate della Società Edison, eccettuata soltanto una diecina di giorni per revisione e adattamenti delle macchine. Il funzionamento in parallelo, assicurato dalla applicazione di apposito dispositivo di sicurezza, non produsse inconvenienti. La centrale di Morbegno lavorò sempre a carico costante e questo carico da 1.700 K. W., quale era stato nel precedente inverno, fu portato a 2.100 K. W., ed in qualche periodo, permettendolo la portata d'acqua disponibile, sino a 2.700.

Nel complesso dell'esercizio da Morbegno furono somministrati alla Edison 10.981.025 K. W. O., pari ad una erogazione media giornaliera di circa 31.800 K. W. O.; di questa energia, 5.634.000 occorsero per la trazione sul tronco Lecco-Monza, in luogo di altrettanta energia della centrale di Robbiate; i rimanenti 5.347.000 K. W. O. furono, a mezzo di quest'ultima centrale, riversati sulle linee a 42 periodi della Edison e servirono ad alleviare di altrettanto la penuria d'energia elettrica per le industrie e per i servizi pubblici in Lombardia. Il provvedimento rappresenta per il paese un risparmio di 16.000 tonnellate circa di carbone fossile, considerato che nella centrale termica della Edison a Milano il consumo per K. W. O. prodotto è di circa chilogrammi 1,5.

La dotazione di locomotive elettriche, in più occasioni di intenso lavoro ora sull'una ora sull'altra linea elettrificata e talvolta simultaneamente su più linee, risultò deficiente rispetto al bisogno; si riuscì tuttavia a far fronte a tutte le richieste di trasporti, sia elevando l'utilizzazione anche di là dal limite di normale sfruttamento, sia mediante ripetuti spostamenti dall'uno all'altro dei gruppi di linee elettrificate, ligure, piemontese, valtellinese. Soltanto sulla Torino-Pinerolo occorse, nel novembre 1917, interrompere l'esercizio elettrico ripristinando in parte la trazione a vapore, allo scopo di impiegare le locomotive elettriche in sussidio al Cenisio per il trasporto in Italia delle truppe alleate.

Il percorso fatto dalle locomotive ed automotrici elettriche e le tonnellate-chilometro da esse trasportate nei due ultimi anni si ripartiscono fra le varie linee o gruppi di linee elettrificate come risulta dal seguente quadro, dal quale si scorge come il lavoro complessivo eseguito fu sensibilmente eguale nei due anni per le linee Varesine, per le Valtelinesi e sul gruppo ligure, mentre aumentò del 65 % sul Cenisio.

1916-17	LINEE				
	Milano-Varese Porto-Ceresio (1)	Monza-Lecco- Sondrio Colico-Chiavenna	Linee liguri (2)	Modane- Bussoleno	Torino-Pinerolo
Percorrenza delle locomotive ed automotrici:					
in corsa (col treni od isolate). km.	1.963.004	918.567	4.010.816	745.125	13.668
in manovra (a 6 km. l'ora) »	8.454	16.092	12.828	9.582	—
complessivamente . . . »	1.971.458	934.659	4.023.644	754.707	13.668
(3) Tonnellate-chilometro rimorchiate:					
reali	140.354.800	152.410.200	911.346.700	125.605.100	2.778.800
virtuali	160.397.200	184.347.200	1.946.806.200	305.747.400	3.119.000
Peso medio rimorchiato (4) . Tonn.	71,4	163,2	230,4	161,4	199,2
1917-18					
Percorrenza delle locomotive ed automotrici:					
in corsa (col treni od isolate). km.	1.301.498	795.505	3.895.332	1.319.890	76.773
in manovra (a 6 km. l'ora) »	34.926	19.746	8.544	14.238	—
complessivamente . . . »	1.336.424	815.251	3.903.876	1.334.128	76.773
(3) Tonnellate-chilometro rimorchiate:					
reali	138.435.100	151.803.700	955.171.600	227.229.000	14.126.600
virtuali	161.725.900	181.809.000	1.920.122.400	505.657.400	16.193.300
Peso medio rimorchiato (4) . Tonn.	107,7	186,8	241,1	152,5	183,5
<p>(1) È compreso il servizio sulla Varese-P. Ceresio solo a partire dal 1° Gennaio 1918, data in cui è stato riscattato tale tronco.</p> <p>(2) Genova P.P.-Ronco (via Busalla e Mignanego) e diramazioni al Campasso, Sampierdarena-Savona.</p> <p>(3) Il peso proprio delle automotrici è considerato in parte come peso rimorchiato.</p> <p>(4) In base alle tonn.chm. virtuali ed alla percorrenza virtuale.</p> <p><i>N.B.</i> — Le lunghezze virtuali considerate sono quelle stesse adottate per la trazione a vapore.</p>					

Situazione del materiale rotabile - Nuovi acquisti - Demolizioni. — Il materiale rotabile in dotazione al 30 giugno 1917 e 1918, anche per le linee a scartamento ridotto e per le ferrovie libiche, risulta dall'allegato n. 9.

Nel 1917-18 il parco delle locomotive ed automotrici a scartamento ordinario ebbe le seguenti variazioni: vennero consegnate dai costruttori 81 locomotive a vapore e 24 elettriche; furono riscattate dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo 30 locomotive a vapore (Secondarie romane e Roma-Viterbo) ed una elettrica (Varese-Porto Ceresio); vennero demolite 35 locomotive a vapore e ne furono alienate 17 (cioè 14 alle Ferrovie Reali Sarde, 2 alla Società anonima Ilva ed una alla Società Prodotti esplodenti di Milano). Nel parco a scartamento ridotto e in quello per le ferrovie libiche, nessuna variazione.

Nel parco veicoli a scartamento ordinario entrarono in servizio 11 carrozze e 2078 carri di nuova costruzione ed inoltre, per variazioni, trasformazioni e riscatti, 65 carrozze, 31 bagagliai e 321 carri. Uscirono invece, per alienazioni e trasformazioni, 35 carrozze, 43 bagagliai e 203 carri.

In conseguenza di tali variazioni la consistenza al 30 giugno 1918 del materiale rotabile era la seguente:

A scartamento ordinario:

Locomotive a vapore	5.180
Automotrici a vapore	83
Locomotive elettriche	188
Automotrici elettriche	51
Gru automotrici a benzina	1
Carrozze	10.139
Bagagliai (compresi i postali)	4.060
Carri per merci e bestiame	107.034
Carri per treni materiali e di servizio	2.626

A scartamento ridotto:

per le ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia):

Locomotive	57
Carrozze	56
Bagagliai-posta	4
Carri per merci e bestiame	458
Carri per treni materiali e di servizio	60

per le ferrovie libiche:

Locomotive	27
Carrozze	57
Carri per merci e bestiame	411
Carri per treni materiali e di servizio	53

Il valore inventariale del materiale rotabile (escluso quello per le ferrovie libiche) risulta dall'allegato n. 11.

Le 35 locomotive demolite appartenevano tutte a tipi leggeri e vetusti: vennero però conservati transitoriamente in servizio 9 dei tender delle predette locomotive, utilizzandoli come carri sussidiari per trasporto d'acqua, allo scopo di mettere a disposizione del pubblico e dell'esercito il maggior numero possibile di carri-serbatoi normali. Dei tender appartenenti a locomotive già demolite e conservati come serbatoi, ne furono demoliti 4.

Erano pure di tipi antiquati le 17 locomotive alienate, che furono cedute 3 a stabilimenti ausiliari e 14 alle Ferrovie Reali Sarde, allo scopo di corrispondere ad analoghe richieste dell'autorità militare e del Ministero dei lavori pubblici.

Per bisogni militari diretti (di arsenali ed altre unità) ed indiretti (di ferrovie secondarie e stabilimenti ausiliari), le nostre macchine noleggiate aumentarono da 36 a 44, senza contare che 115 grosse locomotive si dovettero cedere in prestito alla P. L. M. per

il trasporto sulle ferrovie francesi del carbone destinato all'approvvigionamento del nostro paese. Furono pertanto dovute trattenere durante l'intero esercizio le 25 macchine che nel precedente anno si erano avute a nolo dalle ferrovie dello Stato Belga, ancorchè di tipo antiquato e di troppo scarsa potenza. Delle 4 locomotive-tender avute a nolo dall'Intendenza dell'esercito, 2 furono restituite e 2 conservate.

In complesso, la differenza tra le macchine date a prestito e quelle avute a nolo da 7, alla fine del precedente anno finanziario, salì a 132 al termine del 1917-18, aumentando di 125; e siccome le nuove costruzioni fornirono 81 locomotive a vapore, oltre 24 elettriche, si può dire che la dotazione di locomotive a vapore a disposizione effettiva dell'esercizio, anzichè risultare avvantaggiata dalla lieve eccedenza di locomotive nuove introdotte rispetto alle vecchie radiate (105 rispetto a 52), risultò in definitiva diminuita.

Le condizioni generali della nostra industria e del mercato internazionale resero molto difficili, tanto per le locomotive quanto per i veicoli, le consegne del materiale già ordinato ed il collocamento di nuove ordinazioni.

LOCOMOTIVE. — Le Officine Meccaniche di Milano, che alla fine dell'anno precedente avevano consegnate 6 unità delle 24 (gruppo 645) originariamente destinate alla Rumenia e poi nel 1916 acquistate e fatte ultimare per nostro conto, portarono a compimento la fornitura nello scorso maggio.

Nel precedente esercizio un'ordinazione di 90 locomotive (gruppo 740) era stata ripartita tra le Officine Meccaniche di Milano, la Filiale delle medesime in Napoli, la Società Breda e le Costruzioni Meccaniche di Saronno, con la condizione che i principali materiali sarebbero stati forniti dall'Amministrazione ferroviaria, in vista delle difficoltà create dalla guerra. Ma soltanto verso la fine del 1917-18 tale impegno si poté assolvere; e perciò l'allestimento di queste locomotive subirà un grande ritardo.

Le Costruzioni Meccaniche di Saronno, che alla fine dello scorso anno avevano consegnata una sola delle 6 locomotive elettriche gruppo E. 332 (ordinazione dicembre 1913), completarono la fornitura nel novembre 1917.

Il *Tecnomasio Brown-Boveri* di Milano durante l'esercizio 1917-18 consegnò 4 delle 18 locomotive elettriche del gruppo E. 331, ordinate nel settembre 1913. La prima era stata consegnata in precedenza, cosicchè ne rimangono in costruzione ancora 13.

La società *Westinghouse* di Vado Ligure riuscì a condurre avanti con discreta attività la costruzione delle 20 locomotive elettriche del gruppo E.550 ordinate durante l'esercizio 1915-16, ed alla fine dello scorso giugno ne aveva consegnate 15.

Delle locomotive a vapore per treni merci ordinate in America alla fine del 1916, in vista degli impellenti bisogni e dell'impossibilità di ottenere pronte consegne in paese, 30 erano state messe in circolazione nell'esercizio passato: le rimanenti 63 erano tutte in servizio ai primi del settembre 1917.

Nel corso dell'esercizio 1917-18 fu passata una sola nuova ordinazione di locomotive, quella di 12 locomotive elettriche, del gruppo E.550, assegnate alla Società *Westinghouse* di Vado Ligure nell'aprile 1918, per consegna entro i primi mesi del 1919. Queste locomotive erano divenute urgenti per l'aumento di lavoro sul valico elettrificato del Cenisio.

VEICOLI. — Al 30 giugno 1917 rimanevano in costruzione presso l'industria privata, in conto ordinazioni degli anni 1913-14, 1915-16 e 1916-17, 70 carrozze, 25 bagagliai e 6085 carri (di cui 1250 con telaio di legno) e da consegnare i 60 carri frigoriferi acquistati dalla Società Vagoni Frigoriferi nel maggio 1917. Durante il 1917-18 furono consegnati 10 carrozze e 2.007 carri (di cui 553 con telaio di legno); in conseguenza al 30 giugno 1918 rimanevano ancora da consegnare: 60 carrozze, 25 bagagliai e 4.138 carri (di cui 697 con telaio di legno): un totale cioè di 4223 veicoli.

Nel corso del 1917-18 si ordinarono all'industria nazionale 1550 carri (dei quali 150 con telaio in legno); ma di essi se ne ebbero consegnati solo 71 (tutti con telaio di legno).

In complesso quindi al 30 giugno 1918, in conto ordinazioni fatte all'industria privata negli anni finanziari 1913-14, 1915-16, 1916-17 e 1917-18, rimanevano da consegnarsi: 60 carrozze, 25 bagagliai e 5.617 carri (dei quali 876 con telaio di legno).

Nello stesso esercizio 1917-18 si ebbero:

a) PER ACQUISTO
dalla Società Anonima Carminati e Toselli di Milano 2 carrozze;
» » Officine Meccaniche di Milano 35 carri.

b) PER RISCATTO
dalla Società delle Ferrovie Secondarie Romane } 63 carrozze
8 bagagliai
188 carri

c) IN CONTO RINNOVAMENTO
dalla gestione officine statali } 1 carrozza
60 carri

Le somme autorizzate nel 1917-18 in conto patrimoniale per nuovi acquisti in aumento della dotazione di materiale rotabile, per maggiori spese in sede di liquidazione finale e per rettifiche agli impegni assunti negli anni precedenti, come risulta dall'allegato n. 7, importarono L. 3.355.944,33. In complesso, dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918, gli impegni assunti per questo titolo ammontarono a L. 867.148.033,68. Corrispondentemente a tali impegni furono pagate nel 1917-18 L. 1.601.341,45 e nei tredici anni L. 726.736.779,93.

Pel rinnovamento del materiale rotabile (lettera c dell'articolo 20 della legge organica modificata con la legge 25 giugno 1909, n. 373), era assegnata, comprese L. 12.630.000 per effetto del decreto-legge Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 918, la somma di L. 30.050.000, che, con l'aggiunta del ricavo dei materiali fuori uso e di demolizione (5° comma di detto articolo 20) per L. 1.155.404,86, salì a L. 31.205.404,86, la qual somma fu versata alla parte straordinaria del bilancio quale contributo ai fondi patrimoniali destinati agli acquisti di nuovi rotabili. In complesso, pel rinnovamento, nei tredici anni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 gli assegni di bilancio importarono L. 209.104.000, i ricavi L. 23.855.676,73; in totale L. 232.959.676,73.

Studi di nuovi tipi. Migliorie. Esperimenti. — Le impellenti necessità dell'esercizio dovute al prolungarsi della guerra, l'urgenza delle riparazioni e le difficoltà di provvista dei materiali, le condizioni dell'ufficio studi resero la scorsa annata ancora meno propizia delle due precedenti allo sviluppo di studi sia di nuovi tipi di locomotive, sia di migliorie e rallentarono ancora l'applicazione di quelle già studiate.

TRAZIONE A VAPORE. — Furono tuttavia studiati ed adottati provvedimenti per aumentare la durata dei cerchioni, accrescendone in tutti i casi in cui ciò era possibile la grossezza a nuovo, e per aumentare la durata in servizio delle sale, a scopo di risparmio di materiali.

Visto il buon risultato ottenuto nell'esperimento pratico di un nuovo tipo da noi studiato di unione degli elementi tubolari col collettore per locomotive a vapore surriscaldato, fu deciso di estenderne l'impiego in sostituzione di tipi anteriori brevettati.

Fu pure sperimentato con successo un nuovo tipo di valvola combinata di aspirazione d'aria, anticomprensione, compensazione e scarico per cilindri di locomotive, ideato dal nostro capo tecnico Del Papa; vista la semplicità costruttiva, i vantaggi e le economie notevoli d'esercizio che se ne ricavano, ne sarà estesa l'applicazione.

TRAZIONE ELETTRICA. — Vennero compiute, con risultato corrispondente alle prescrizioni tecniche di fornitura, le prove in doppia trazione che restavano ancora da eseguire con le locomotive elettriche per grande velocità, gruppo E. 331, fornite dal Tecnomasio Brown-Boveri, che ne aveva studiato l'equipaggiamento elettrico. Furono eseguite, con eguale risultato, le corrispondenti prove, nonché tutte le prove di collaudo in trazione semplice, delle locomotive analoghe (gruppo E. 332) studiate per la parte elettrica nella fabbrica di Oerlikon e fornite dalle Costruzioni meccaniche di Saronno. Nella pratica dell'esercizio si dimostrarono necessarie alcune migliorie agli equipaggiamenti elettrici di tali due nuovi tipi, migliorie che si vanno man mano eseguendo col concorso delle ditte fornitrici.

Entrarono in servizio le prime 15 locomotive elettriche da merci del gruppo E. 550 costruite col reostato a liquido di capacità termica ampliata; e l'uso pratico confermò i vantaggi del dispositivo, che permette di far circolare in ambo i sensi sulla linea del Cenisio a velocità di 50 km.ora treni di peso sino a 500 tonnellate in doppia trazione, mentre coi reostati dei tipi antecedenti si doveva per pesi superiori alle 380 tonnellate ricorrere alla tripla trazione da Modane al culmine ed allo sdoppiamento del treno da Bussoleno a Salbertrand.

La trasformazione dei reostati delle locomotive elettriche dello stesso gruppo esistenti in servizio non poté progredire, per difficoltà dipendenti da mancanza dei necessari materiali e di adatta mano d'opera. Intanto è già risultato da opportuni esperimenti che al bisogno possono rimorchiare sulla linea del Cenisio treni del peso suddetto anche locomotive elettriche con il reostato non ampliato, se si ricorre all'espediente di raffreddare il liquido durante la sosta a Bussoleno ed a Modane, mediante impianti provvisori ivi appositamente eretti.

Fu studiato ed sperimentato con successo in servizio il primo esemplare di nuovo reostato a liquido con refrigerante ad evaporazione per locomotive elettriche del gruppo E. 330, nelle quali per ragioni di peso e di spazio non era applicabile il dispositivo adottato in quelle del gruppo E. 330.

Fu messo allo studio nei suoi particolari un nuovo tipo di locomotiva elettrica trifase a grande velocità, che corrisponda alle previste esigenze d'esercizio della linea Bussoleno-Torino-Genova, allorchè sarà tutta elettrificata, meglio che non quelle dei tipi a 3 sale accoppiate di cui disponiamo.

Le difficoltà di provvista dei materiali, e particolarmente dei necessari isolanti speciali, impedirono di procurarsi, dalla ditta Boselli di Milano, in tempo per lo scorso inverno i generatori di vapore a riscaldamento elettrico che si stabilì di applicare ad alcune locomotive del gruppo E. 550, a fine di sperimentare con continuità sui treni della linea del Cenisio la sostituzione di questo metodo di riscaldamento all'impiego dei carri riscaldatori muniti di caldaia ordinaria. L'esperimento fu perciò rinviato all'inverno successivo.

Venne condotta a termine l'applicazione dei dispositivi di sicurezza per evitare nelle locomotive elettriche trifasi le proiezioni d'olio infiammato dagli interruttori automatici.

Fu iniziata l'applicazione dei *trolley* di tipo strisciante alle automotrici elettriche della Valtellina, necessaria per poterle impiegare sulle altre linee elettrificate. Due automotrici modificate furono messe in circolazione, con buon esito, sulla Torino-Pinerolo.

Per i veicoli, infine, fu studiato un progetto di carro a sponde alte con telaio misto di legno e ferro, che presenta rispetto ai carri tutti in legno, già studiati nel precedente esercizio, il beneficio di avere una capacità ed una portata notevolmente maggiore, pur essendo relativamente piccolo l'aumento del ferro impiegato nella sua costruzione. Vennero attuati speciali provvedimenti per l'utilizzazione in trasporti normali di carri speciali anche di proprietà privata, che in causa della guerra erano rimasti inutilizzati. Furono studiati, per la parte di interesse ferroviario, veicoli speciali ad uso del Ministero della guerra.

Nel 1917-18 per aggiunte e migliorie (compreso il saldo liquidato a tutto giugno 1918 delle migliorie che erano in corso al 30 giugno 1905) furono autorizzati impegni per L. 231.168,78, mentre, per differenze in sede di liquidazione, annullamento o regolarizzazione di impegni, si realizzò un'economia di L. 72.354,09. Complessivamente, nei tredici anni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918, a carico della parte straordinaria del bilancio furono autorizzate spese per L. 21.428.909,60. Corrispondentemente a tali impegni e alle liquidazioni degli impegni degli anni precedenti, furono nel 1917-18 pagate L. 2.115.425,14 e nei tredici anni L. 17.063.704,91.

Conservazione, manutenzione, riparazioni del materiale mobile. — Alla manutenzione corrente ed alle grandi e medie riparazioni delle locomotive e dei veicoli si continuò a provvedere per mezzo delle officine annesse ai depositi, delle squadre rialzo, delle grandi officine dell'Amministrazione e per mezzo delle officine private.

LOCOMOTIVE E AUTOMOTRICI A VAPORE. — Il numero delle medie riparazioni di locomotive e di automotrici a vapore eseguite nelle *officine dei depositi* durante il 1917-18 fu di 1.611, in confronto di 1.763 eseguite nell'anno precedente; ma si eseguirono inoltre 1.549 altre riparazioni importanti (ricambi di sale, ricambi parziali delle tubiere, ricambi estesi di tiranti, applicazione di pezze ai forni, con revisione del meccanismo), in confronto a 1.411 eseguite durante il 1916-17. La complessiva produzione delle officine dei depositi in lavori eccedenti la manutenzione corrente, cioè fra medie riparazioni ed altre riparazioni importanti, fu sensibilmente la medesima nei due anni. Non era possibile ottenere di più, tenuto conto del cresciuto bisogno di piccola manutenzione per il logorio prolungato del materiale, e tenuto conto della diminuzione di impianti in esercizio dovuta alla perdita del deposito di Udine e alla smontatura delle officine dei depositi di Treviso, Mestre e Venezia Marittima; di cui i macchinari solo con ritardo e parzialmente si poterono utilizzare presso altri impianti. La preferenza data alle riparazioni parziali rispetto a quelle medie è spiegata dalla necessità manifestatasi di provvedere a più frequenti ricambi parziali di tubi bollitori e di tiranti in causa dell'uso dei carboni francesi e delle ligniti. Soprattutto l'uso del carbone francese, ricco di scorie fusibili, costringe il personale di macchina a frequenti riordini del fuoco lungo il viaggio; i più numerosi raffreddamenti dei forni producono perdite nei tiranti e nei tubi bollitori, creando un maggior lavoro di manutenzione ai depositi.

Il numero complessivo degli operai delle officine dei depositi era di 3.732 all'inizio del 1917-18, di 3.776 al termine, compresi i pochi operai distaccati in alcune rimesse senza dotazione di locomotive. In rapporto alla quantità complessiva di locomotive e di automotrici

esistenti nei depositi (che era, fra unità in servizio ed in riparazione, escluse quelle in attesa d'invio alle grandi officine, di 4.744 al principio e di 4.726 al termine), si avevano rispettivamente 0,79 e 0,80 operai per unità. Si riuscì cioè, malgrado le molteplici difficoltà, ad evitare diminuzione di forza operaia. Qualitativamente vi fu invece un regresso, essendo aumentato nella composizione della massa operaia l'elemento fluttuante costituito da avventizi straordinari, in buona parte giovani e poco pratici.

La frequenza delle irregolarità di corsa dei treni imputabili al servizio delle locomotive passò da 2,82 ogni 100.000 chilometri di percorso nel 1916-17 a 3,08 nel 1917-18, e da 0,98 a 0,87 per locomotiva-anno. Il fatto che le due variazioni risultano di segno contrario si spiega con l'aumentata proporzione dei servizi a percorrenze più lente. I due indici, insieme considerati, mostrano che la situazione è sensibilmente stazionaria, con lieve tendenza a peggioramento: la manutenzione fu per quanto possibile curata in rapporto sia alle difficoltà generali, sia alle anomalie determinate dal cattivo combustibile.

Nel 1917-18, con la avvenuta soppressione del riparto locomotive dell'officina già mista di Messina, fu quasi portata a compimento l'attuazione del programma di riordinamento generale delle *officine locomotive* destinate alle grandi riparazioni, in base al criterio della specializzazione; non rimane ormai che una sola officina mista, quella di Siena, che sarà specializzata dopo la guerra.

Il numero delle locomotive a vapore della nostra rete a scartamento ordinario riparate nelle grandi officine dello Stato nel 1917-18 fu di 773, comprese 27 medie riparazioni per conto dei depositi, contro 760 nel 1916-17 (fra cui 36 medie per conto dei depositi). Nelle riparazioni eseguite durante il 1917-18 le locomotive pesanti entrarono in proporzione lievemente minore in confronto al precedente anno; invero, essendo esse le più necessarie per i trasporti, fu fatto il maggiore sforzo a fine di mantenerne in servizio il maggior numero possibile con riparazioni abbreviate eseguite nei depositi. Quanto al genere di riparazioni, diminuirono quelle radicali, cioè i ricambi completi di caldaie e di forni, perchè la penuria e il costo dei materiali spingeva a riparare piuttosto che ricambiare: correlativamente aumentarono le grandi riparazioni, che richiedono più mano d'opera; diminuirono infine quelle medie.

Fuono inoltre riparate, nell'officina-locomotive di Palermo, 16 locomotive della rete a scartamento ridotto della Sicilia, contro 14 nel 1916-17. L'officina-locomotive di Verona riparò, su richiesta dell'autorità militare, 4 locomotive di ferrovie del Veneto esercitate dall'industria privata. Vennero riparate, nelle officine di Verona e di Rimini, 17 locomotive Décauville dell'esercito, in confronto di 16

riparate durante l'anno precedente; furono montate e collaudate, nelle officine di Torino e di Rimini, 63 locomotive nostre a scartamento ordinario costruite in America, a seguito delle 30 che erano state montate nell'anno precedente. Vennero collaudate 7 locomotive di costruzione nazionale (1), contro 48 nel 1916-17, e furono demolite 35 locomotive contro 28.

Ragguagliando fra loro opportunamente le diverse riparazioni, si deduce un incremento del 5 % circa nella produzione, che fu essenzialmente ottenuto intensificando l'utile dei cottimi con lavoro straordinario, poichè la maestranza rimase praticamente stazionaria. Più precisamente, questa era costituita al termine dell'anno di 3.503 operai, 90 agenti di qualifiche diverse (escluso il personale di dirigenza e sorveglianza e gli impiegati) e 535 manovali; tali quantità al 30 giugno 1917 erano, rispettivamente, 3.440, 98 e 530. Vale anche per le officine locomotive l'osservazione fatta per quelle dei depositi circa il diminuito valore qualitativo medio della maestranza, a motivo della maggiore proporzione di elemento fluttuante, cioè di avventizi e militari comandati, o troppo giovani o comunque di scarsa abilità e scarsa conoscenza del materiale ferroviario.

Il numero delle locomotive riparate dalle officine private durante l'anno 1917-18 fu di 185, di fronte a 177 nell'esercizio precedente ed a 150 in media in quelli anteriori. L'aumento di 8 unità si ebbe tutto nei tipi semplici. A mantenere elevato il concorso dell'industria privata contribuirono efficacemente i premi per anticipate riconsegne accordati a cominciare dall'anno precedente e le insistenti premure rivolte dall'Amministrazione; e ciò malgrado intralci di varia natura, quali sottrazioni di maestranza, ritardi di materiali, impegni per le amministrazioni militari.

Il rincaro dei materiali di ricambio fece salire la spesa per locomotiva riparata da lire 26.670 (pel 1916-17) a lire 30.227 (pel 1917-18).

LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE. — Le officine annesse ai depositi di trazione elettrica fecero fronte, oltrechè alla manutenzione corrente, anche alle riparazioni di ogni genere delle locomotive ed automotrici elettriche, malgrado la notevole deficienza di esperti operai specializzati. Sole eccezioni furono: la riparazione di un telaio fortemente deformato, in seguito ad uno scontro, eseguita nell'officina locomotive di Torino; la riparazione di tre motori, per la quale si dovette ricorrere alla Società Italiana Westinghouse di Vado Ligure, essendo sovraccariche di lavoro le nostre officine a causa dell'elevato numero di motori messi fuori servizio in breve tempo dall'eccessivo

(1) Altre 11 (delle ex rumene) furono collaudate nelle officine dei depositi.

affaticamento delle locomotive impegnate, in quantità insufficiente, negli ingenti trasporti dello scorso inverno sul Cenisio.

Le riparazioni eseguite nei due ultimi anni, oltre la piccola manutenzione, sono riassunte qui di seguito:

	1916-17			1917-18		
	Locomotive	Automotrici	Totale	Locomotive	Automotrici	Totale
Grandi riparazioni. . . .	110	9	119	112	8	120
Medie riparazioni	71	35	106	69	33	102
Riparazioni diverse	424	127	551	440	113	553
Totali	605	171	776	621	154	775

La giacenza media in riparazione fu di giorni 17 per le locomotive, di 18 per le automotrici; in media fu di 17,5 tra le locomotive e le automotrici, in luogo di 17 giorni come nel 1916-17. Il lieve aumento nel numero delle locomotive riparate è in relazione con l'aumentata dotazione e col maggior lavoro, mentre la diminuzione per le automotrici riparate si spiega con la scarsa utilizzazione. In complesso il lavoro di riparazione eseguito fu sensibilmente eguale nei due anni: la maestranza era costituita di 353 operai al 30 giugno 1917, e di 361 al 30 giugno 1918.

VEICOLI. — Da parte delle squadre rialzo furono riparati 452.241 veicoli in confronto a 443.744 riparati durante il 1916-17 e ciò senza tener conto delle numerose piccole riparazioni di manutenzione corrente eseguite dal personale operaio e di verifica senza togliere i veicoli dalla circolazione. Si ebbe perciò nella produzione delle squadre rialzo un incremento di oltre il 3% in confronto all'esercizio precedente, malgrado la mancata produzione di alcune località del Veneto, che in seguito ai dolorosi avvenimenti di guerra dell'ottobre 1917 dovettero essere sgomberate, e la diminuita produzione di altre località pure del Veneto che, per la loro vicinanza alla linea del fuoco, si dovettero tenere sgombrere di riparandi. La riparazione veicoli da parte delle squadre rialzo non ha potuto avere maggiore incremento a motivo del forte impegno delle maestranze pei lavori richiesti dall'allestimento dei treni adibiti a trasporti militari (treni sanitari e contumaciali, tradotte, ecc.).

Dalle officine veicoli dell'Amministrazione uscirono riparati 39.874 veicoli, dei quali 25.226 carri, 3.559 bagagliai e 11.089 carrozze (4.561 a carrelli). Tale produzione è all'incirca equivalente a quella ottenuta nel 1916-17, sebbene siano intervenute eccezionali circostanze sfavorevoli, quali: il parziale sgombero delle officine di Vicenza il cui macchinario, con grande parte delle maestranze, fu

passato alle nuove officine di Voghera; il crescente lavoro richiesto dalle nostre officine per la riparazione dei treni sanitari, per arredamento e manutenzione del materiale delle tradotte ed in genere per fatti dipendenti dallo stato di guerra; infine la difficoltà, non che di aumentare come sarebbe occorso, di mantenere l'efficienza numerica del personale.

Dalle officine private uscirono complessivamente 10.167 veicoli riparati (171 carrozze, 37 bagagliai, 9.959 carri).

La deficienza di personale operaio, i forti impegni per forniture militari, le difficoltà di approvvigionamento dei materiali in genere furono causa della scarsa produzione delle officine dell'industria privata rispetto agli anni precedenti.

La spesa di manutenzione e riparazione del materiale rotabile è regolata dal 3° comma dell'articolo 20 della legge organica, modificato dalla legge 25 giugno 1909, n. 372.

Per le locomotive, nello stato di previsione 1917-18 era stanziata, comprese L. 8.000.000 per effetto del decreto-legge luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 918, e L. 9. 300.000 per effetto dell'altro decreto-legge luogotenenziale 27 ottobre 1918, n. 1670, la somma di L. 54.300.000, oltre a L. 4.535.953,89 di residuo passivo del 1916-17; si erogarono L. 54.210.912,09 oltre al detto residuo di L. 4.535.953,89 onde in complesso una spesa di L. 58.746.865,98 con una economia di L. 89.087,91. Di detta spesa, compreso il residuo 1916-17, L. 53.154.807,68 riguardano le spese eseguite direttamente dall'Amministrazione e L. 5.592.058,30 quelle eseguite a mezzo di officine private.

Per i veicoli, nello stato di previsione 1917-18 era stanziata, comprese L. 5.000.000 per effetto del decreto-legge luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 918, e dedotte L. 2.500.000 per effetto dell'altro decreto-legge luogotenenziale, 27 ottobre 1918 n. 1670, la somma di L. 37.500.000; oltre a L. 7.166.241,20 di residuo passivo del 1916-17; si erogarono L. 37.438.669,59 oltre al detto residuo di L. 7.166.241,20, onde in complesso una spesa di L. 44,604.910,79 con una economia L. di 61.330,41. Di detta spesa, L. 33.220.505,93 (comprese L. 5.490.904,36 parte del residuo 1916-17) riguardano le riparazioni eseguite direttamente dall'Amministrazione e L. 11.384.404,86 (comprese L. 1.675.336,84 rimanente parte del residuo 1916-17) quelle eseguite a mezzo di officine private.

Lavori per l'Amministrazione militare. — La lavorazione dei proiettili, che nelle nostre officine era stata considerevolmente sviluppata nel primo periodo della guerra e che alla fine di giugno 1917 già era ridotta alla ritornitura delle granate d'acciaio da 210-A nella officina ex-Meridionali di Napoli e di quelle da 305-17 nelle officine locomotive di Firenze e Verona, gradatamente cessò, d'accordo con

l'autorità militare, fra il novembre 1917 ed il febbraio 1918. L'importo della produzione complessiva fu di circa 1.900.000 lire nel 1917-18 e di circa 11.600.000 lire dall'inizio al termine della lavorazione.

Furono pure portate a termine nel decorso esercizio altre lavorazioni accessorie eseguite nelle officine locomotive pel munizionamento dell'esercito, e cioè la lavorazione di spolette di bronzo e di acciaio, e diverse commissioni secondarie di torneria per conto della officina di costruzione di artiglieria di Torino. Altre commissioni saltuarie delle autorità militari per riparazione di materiale bellico vennero eseguite nelle officine locomotive di Verona e di Rimini. Continuarono le altre prestazioni di consulenza tecnica date da nostri uffici nonchè da funzionari e agenti tecnici distaccati per la scelta, l'acquisto, la sorveglianza sulla costruzione ed il collaudo di locomotive per arsenali, per sorveglianza di costruzione e collaudo di locomotive Décauville, per sorveglianza e collaudo ed anche per dirigenza di lavori di munizionamento. L'importo di questi altri lavori e prestazioni del Servizio Trazione per le Amministrazioni militari ascese, in cifra tonda, a L. 1.200.000 per l'esercizio 1917-18 ed a L. 3.130.000 dall'inizio della guerra.

Il 20 marzo ci furono resi liberi i locali, macchinari e mezzi di lavoro del riparto fucine dell'officina locomotive di Torino, che erano stati concessi in uso alla Società anonima italiana per la fabbricazione dei proiettili di Torino, e furono subito riattivati e riutilizzati per la costruzione di nostri pezzi di ricambio.

Le officine-veicoli provvidero a riparazioni e adattamenti per i treni sanitari nazionali, inglesi e francesi; alla riparazione di treni armati; all'adattamento di carri coperti destinati a tradotte per licenze invernali, di carrozze pel trasporto di militari tubercolotici; di carri con latrine pel trasporto di militari provenienti dall'Oriente; alla preparazione di materiali per arsenali, cantieri, panifici e parchi di aviazione ed alla costruzione di gabbie di legno per imballaggio proiettili.

Ingenti prestazioni del personale addetto al Servizio Veicoli furono quelle riguardanti la disinfezione e disinfestazione dei veicoli sia destinati a tradotte militari, sia specializzati per trasporti contumaciali e di prigionieri di guerra. Ed altre prestazioni vennero date per la sorveglianza ed il collaudo di lavori affidati all'industria privata, quali specialmente la costruzione di cassette (77.000) e gabbie (9.000) per imballaggio proiettili e di tappi (264.000) per granate.

Utilizzazione del materiale rotabile. — LOCOMOTIVE. — Nel 1917-18 la quantità *media* delle locomotive a vapore a scartamento ordinario in dotazione, escluse le automotrici e le locomotive nuove sotto col-

laudo, fu di 5.150, contro 5.098 nel 1916-17: ivi comprese le 10 locomotive che dal novembre 1917 rimasero nel territorio invaso e non comprese quelle prese a nolo. La quantità media di macchine atte al servizio fu di 4.310 contro 4.280 nel 1916-17. In queste quantità sono incluse le locomotive date a prestito alla P. L. M. e ad enti diversi, che nel 1917-18 raggiunsero un numero rilevante.

La dotazione al 30 giugno 1918, escluse sempre le automotrici e le locomotive sotto collaudo, era di 5.180 unità; aggiungendo le 27 locomotive prese a nolo (25 dalle ferrovie dello Stato Belga e 2 dalla Intendenza generale dell'esercito), si avevano 5.207 unità, contro 5.150 al 30 giugno 1917: l'aumento di 57 locomotive si converte però in diminuzione di 66 togliendo quelle date a prestito (159 al termine, 36 al principio dell'esercizio). Al 30 giugno 1918 le locomotive, accese e spente, atte al servizio, erano 4.339, cioè l'83,5 % della dotazione suddetta, mentre al 30 giugno 1917 erano state 4.282, pari all'83,1 % della rispettiva dotazione. Il quantitativo indicato di 4.339 unità comprende le 159 date a nolo, di cui si è parlato, e 110 accantonate in vari depositi della rete in seguito alle sospensioni di treni avvenute durante l'esercizio: queste ultime erano nella quasi totalità locomotive di tipi leggeri a due assi accoppiati e locomotive-tender, non adatte ai servizi delle linee principali, sia per scarsa potenza, sia per la limitata capacità del serbatoio dell'acqua.

Le locomotive in riparazione nelle officine dei depositi e nelle grandi officine dello Stato e private, più quelle fuori servizio in attesa d'invio in officina, alla fine del mese di giugno 1918 erano 858, pari al 16,5 % della dotazione, in confronto di 868, pari al 16,9 %, al 30 giugno 1917. Durante l'esercizio 1917-18 furono messe fuori servizio per importanti avarie dovute ad accidenti di circolazione (urti, sviamenti e simili) 80 locomotive, con aumento di una ventina rispetto all'esercizio precedente. Al 30 giugno 1918 il numero delle locomotive fuori servizio, in attesa di entrare in officina, era di 85 (contro 64 al 30 giugno 1917), parte delle quali di vecchio tipo e poco servibili, lasciate in sofferenza per dare il passo alla urgente riparazione delle unità pesanti, più utili all'esercizio. L'aumento della percentuale di unità fuori servizio è indice di un principio di disagio, dovuto al logorio di molte locomotive: la percentuale raggiunta non eccede però valori toccati anche in anni normali.

Le circostanze che imposero di ridurre al minimo i treni viaggiatori, aumentandone quindi la composizione, resero inutilizzabili le automotrici a vapore. Le poche tenute accese trovarono impiego per trasporti di operai ed agenti fra i depositi di Napoli e di Mestre e le rispettive stazioni. Come nei due precedenti inverni, 48 automotrici, opportunamente adattate come carri-riscaldatori, vennero utilizzate nell'inverno 1917-18 per il riscaldamento sussidiario dalla coda

dei treni ospedale, a fine di mantenere il calore nelle carrozze in corsa e più specialmente durante le lunghe soste.

La quantità *media* di unità in dotazione per la trazione elettrica fu, tra locomotive ed automotrici, di 227 (di cui 176 locomotive e 51 automotrici), di fronte a 211 del 1916-17. La quantità *media* di unità atte al servizio fu di 188, cioè 146 locomotive e 42 automotrici (di cui 13 accantonate), di fronte a 176 nell'esercizio precedente. La dotazione al 30 giugno 1918 era di 239 unità (188 locomotive e 51 automotrici); a fine dell'esercizio la percentuale di unità per la trazione elettrica fuori servizio era del 18 %, mentre era stata del 14,5 % al 30 giugno 1917. Questo aumento, di carattere transitorio, derivò da maggiore bisogno di riparazioni, per affaticamento dovuto all'intenso lavoro compiuto nei precedenti mesi con una dotazione insufficiente; vi influì anche l'intendimento di intensificare le riparazioni per prepararsi ad una prevista possibile ripresa prossima di più forti trasporti sulle linee elettrificate.

Nell'anno 1917-18 vi fu esuberanza di automotrici elettriche, dovuta alle sempre più estese sospensioni di treni viaggiatori sulle linee Varesine e Valtellinesi. La percorrenza media a trazione elettrica per unità in dotazione nel 1917-18 risultò inferiore a quella del 1916-17, cioè di chilometri 33.049 contro 36.926, a causa della prevalenza dei treni merci e militari e della scarsa utilizzabilità delle automotrici. Nel 1917-18 furono rimorchiate elettricamente 12.292 migliaia di tonnellate-chilometri virtuali per ogni unità in dotazione media; valore poco diverso dalla cifra corrispondente del 1916-17 (12.385).

VEICOLI. — La media giornaliera dei veicoli a scartamento normale in circolazione nel 1917-18 fu di 7.943 carrozze, 3.295 bagagliai e 100.724 carri in confronto a carrozze 7.983, bagagliai 3.339 e carri 98.754 che si erano avuti nell'esercizio precedente. Tenuto conto dei carri nostri che all'inizio della guerra si trovavano negli Imperi centrali o in paesi di là da quegli Stati, nonchè dei carri austro-ungarici e germanici che nello stesso momento si trovavano in Italia, dei nostri carri usciti dalla rete e di quelli di altre Amministrazioni estere e nazionali entrativi in dipendenza degli ordinari scambi dei trasporti, e dedotti i carri adibiti al servizio interno dell'Amministrazione, quelli impegnati per esigenze militari estranee al carico delle merci, quelli fuori servizio per riparazioni o non utili al carico per altri motivi, la quantità media dei carri disponibili per il traffico risultò di 93.437, con una diminuzione del 0,30 % rispetto all'esercizio 1916-17 (93.719).

La grande quantità di materiale impegnata per esigenze militari e la maggiore percorrenza dei trasporti, congiunte con le gravi difficoltà di circolazione, dovevano necessariamente determinare una mag-

giore sproporzione fra domanda e disponibilità dei carri per il servizio dei privati.

Di fronte a questa situazione, si provvide con ogni mezzo a trarre dal materiale in circolazione il massimo rendimento. A tal uopo furono mantenuti in piena efficienza tutti i provvedimenti adottati nell'esercizio precedente e furono soprattutto intensificate le riparazioni dei carri guasti, per modo che, nonostante il naturale deperimento causato dall'intensa utilizzazione, la percentuale di quelli fuori circolazione per guasti, che prima della guerra si aggirava sulla media del 12 %, nell'esercizio 1917-18 venne mantenuta al disotto dell'8 %. Che tali disposizioni abbiano dato risultati efficaci, lo prova il maggiore carico medio di ogni carro e per ogni singolo trasporto, essendosi raggiunta la media annuale di tonn. 10,79 ed un massimo, nel maggio 1918, di tonn. 11,20, a confronto di tonn. 8,60 nel 1913-14 e tonn. 9,91 nel 1916-17.

Per quanto riguarda la percorrenza media dei carri ed il tempo medio intercedente fra due successivi carichi (ciclo), si nota per contro, rispetto al 1916-17, un leggero peggioramento, in dipendenza appunto delle difficoltà di circolazione derivanti dalla deficienza e cattiva qualità del carbon fossile e dal perturbamento del traffico ferroviario nell'ottobre 1917. La percorrenza media complessiva dei carri in circolazione sulla rete dello Stato risulta infatti di chilometri 14.452, in confronto di chilometri 16.631 del 1916-17; quella a carico fu di chilometri 10.794, quella a vuoto di chilometri 3.658 nel 1917-18 e rispettivamente di chilometri 12.361 e 4.270 nel 1916-17. La percorrenza media dei carri nel 1913-14, ultimo anno in cui il traffico si svolse in condizioni normali, fu invece di chilometri 9.829 a carico e chilometri 2.672 a vuoto.

Il rapporto fra la percorrenza a vuoto e quella a carico fu del 33,85 % nel 1917-18, del 34,54 % nel 1916-17 e del 27,18 % nel 1913-14. La maggiore percorrenza a vuoto del 1916-17 e 1917-18 rispetto al 1913-14 dipende principalmente: dalla maggiore percorrenza dei carri destinati a prendere carico nei porti mediterranei per effetto della chiusura di quelli dell'Adriatico; dalla necessità di rifornire di carri vuoti le stazioni di intere regioni, quali per esempio la Toscana, la Campania, la Calabria e la Sicilia, che, avendo un traffico di esportazione molto superiore a quello di importazione, dovevano essere rifornite di materiale vuoto dall'Italia settentrionale, con notevoli percorsi.

Il fenomeno dell'aumento della percorrenza media ha determinato un maggior bisogno di carri per il trasporto di una stessa quantità di merce, ed una più lenta riutilizzazione del materiale. La media giornaliera dei carri utilizzati, che nel 1913-14 fu di 14.586, discese nel 1917-18 ad 11.252; la quantità dei carri giornalmente utilizzati

in rapporto ad ogni 100 carri utili al carico dal 16,83 diminuì a 12,04; il ciclo medio sulla rete dello Stato da giorni 5 ed ore 23 salì a giorni 8 ed ore 7 (allegato n. 36). L'introito per carro fu di L. 9.089 nel 1917-18 in confronto di L. 8.044 del 1916-17 e L. 3.882 del 1913-14; l'introito per asse-chilometro a carico fu di L. 0,3759 nel 1917-18, di L. 0,3078 nel 1916-17 e di L. 0,1959 nel 1913-14.

Durante il 1917-18 continuarono a rimanere in noleggio alla R. Marina i 127 veicoli occorsi per la formazione dei treni armati destinati alle difese delle coste. Furono iscritti nel parco veicoli altri 146 *carri speciali di proprietà privata* e ne furono radiati 25 da ghiaia; cosicchè al 30 giugno 1918 se ne trovavano in circolazione 2.898 e cioè: 1.963 da vino, alcool e melasso; 600 da petrolio, olio e catrame liquido; 137 da acidi; 94 frigoriferi; 104 da merci diverse.

Dei carri di proprietà privata ne furono requisiti 862 a serbatoio per essere adibiti a trasporti di vino, di solfuro di zinco e di benzina per conto dell'Amministrazione militare.

Nello scambio dei carri con altre ferrovie si ebbero i risultati seguenti:

		1917-18	1916-17
Da e per la Svizzera	{ Carri entrati sulle F. S.	16.937	38.908
	{ » usciti dalle »	16.768	20.356
Da e per la Francia.	{ » entrati sulle F. S.	161.920	37.887
	{ » usciti dalle »	105.531	25.666
Da e per altre ferrovie italiane.	{ » entrati sulle F. S.	42.118	67.164
	{ » usciti dalle »	381.886	400.261
Complessivamente	{ » entrati sulle F. S.	220.975	143.959
	{ » usciti dalle »	504.185	446.283

Gli ingenti trasporti militari iniziatisi durante il secondo trimestre dell'esercizio dalla Francia all'Italia, ostacolando la restituzione del materiale italiano ai nostri transiti e ponendoci nella necessità di utilizzare per i trasporti interni quello francese di minore portata, produssero in breve la formazione di una eccedenza di materiale francese sulle nostre linee notevolmente superiore a quella dei 6.000 carri che era stata convenuta nel gennaio 1918 fra i due governi, a compenso dei trasporti che la nostra Amministrazione doveva assicurare sulle proprie linee per il rifornimento dell'Armata d'Oriente, e che nel marzo 1918 era stata ridotta a 3.000 pel maggiore impiego di carri esteri nei trasporti di carbone dalle miniere francesi all'Italia. Il notevole sbilancio era però in corso di riduzione alla chiusura dell'anno 1917-18.

Macchinario e materiale d'esercizio. — Le vicende belliche imposero nel novembre 1917 di ridurre al minimo i servizi nei depositi locomotive di Treviso, Venezia Marittima e Mestre; furono smontati quasi tutti i mezzi d'opera e il macchinario, che servirono in gran parte per

ultimare l'attrezzatura del nuovo deposito-locomotive di Milano Lambrate e dell'annessa officina, dopo che l'autorità militare restituì quella parte dei fabbricati che ancora teneva occupati con scorte di propri materiali. Ciò permise di accrescere a Milano Lambrate la dotazione di locomotive e di eseguirvi anche riparazioni in sussidio ad altri depositi; ma il nuovo impianto non fu interamente utilizzato, perchè la mancanza di alloggi disponibili nelle vicinanze non consentì di aumentarvi il personale nella misura necessaria.

I nuovi impianti di trazione a Padova, già attivati alla fine dell'anno precedente, furono completati e riuscirono di grandissima utilità in occasione dello sgombero dei depositi-locomotive più avanzati del Veneto, perchè con lievi adattamenti servirono come sede di macchine con piccola officina per lavori di corrente manutenzione. Furono attivati nuovi binari con fossa per sosta di locomotive, resi necessari dall'aumentato afflusso di macchine, a Verona P. N., a Parma e a Mantova. Difficoltà d'esercizio anche maggiori, dovute a crescente affluenza di trasporti nel centro ferroviario di Piacenza, crearono la necessità di riorganizzarvi più razionalmente gli impianti per la trazione: il lavoro è in corso. A Firenze, Catania, Palermo i lavori per la costruzione dei nuovi depositi rimasero ancora sospesi a causa degli impedimenti creati dalla guerra; a Messina furono proseguiti ma non ancora compiuti; cosicchè tutti questi nuovi impianti sono ancora forzatamente inutilizzati ed il servizio continua a svolgersi nelle vecchie sedi. Fu migliorato il servizio di giratura delle locomotive mettendo in esercizio nuove piattaforme più grandi a Piadena, Agropoli, Metaponto, Reggio Calabria. Per miglie ed aumenti di macchinario e di mezzi d'opera nei depositi di trazione a vapore ed annesse officine, nell'esercizio 1917-18 non fu approvata altra spesa all'infuori di quella di L. 57.700 per sistemazione di carri-soccorso nei compartimenti di Torino, Milano e Bologna.

La persistenza dello stato bellico non permise di eseguire che poche miglie nell'attrezzatura delle officine di grande riparazione. Ecco i provvedimenti più notevoli adottati: a Torino si realizzò una sensibile economia di combustibile sostituendo un vecchio forno per fusione di bronzo con altro di tipo rovesciabile, a nafta; a Firenze venne messa in esercizio la stazione convertitrice per derivare energia della rete della Società Mineraria del Valdarno, in sostituzione di quella che era prodotta nella nostra centrale con motori a gas povero. Fu parzialmente attivata la nuova officina-locomotive di Foligno, ricorrendo a macchinari tolti nel novembre 1917 da Verona, alla gru a ponte del deposito di Mestre, ed al carrello trasbordatore prima destinato al nuovo deposito di Firenze Romito (dove i lavori rimasero sospesi); fu studiato per la detta officina e quasi compiuto un impianto per l'alimentazione dei magli con l'aria compressa an-

zichè con vapore, a scopo di risparmio di carbone. Complessivamente nell'esercizio 1917-18 furono stanziati, per aumenti e migliorie del macchinario e mezzi d'opera delle officine-locomotive, L. 558.000, destinate esclusivamente all'officina-locomotive di Foligno. Per i depositi della trazione elettrica ed annesse officine venne stanziata la somma di L. 15.200.

In quanto ai veicoli, oltre agli impianti ed alle sistemazioni di minore importanza eseguiti nelle officine e squadre-rialzo, venne eseguito l'impianto del macchinario nella nuova officina di Voghera; utilizzando quello tolto a Vicenza nell'ottobre 1917. Fu oggetto di speciali studi e disposizioni l'economia conseguibile nell'esercizio delle officine e squadre-rialzo, sia riguardo al consumo del combustibile, sia riguardo a quello della energia elettrica per la illuminazione. La somma stanziata complessivamente nel 1917-18 per impianti speciali e macchinario fu di L. 68.870, di cui L. 54.890 per le officine e L. 13.980 per le squadre-rialzo.

In complesso, per macchinario e per materiale di esercizio, nel 1917-18, tenuto conto di annullamenti di impegni e di differenze di liquidazione, come si rileva dall'allegato n. 7, a carico della parte straordinaria del bilancio furono autorizzate spese per L. 9.926.291,59. Nei tredici anni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918, compreso il saldo delle forniture di materiale di esercizio in corso al 30 giugno 1905 per le tre reti, il saldo di quelle in corso al 26 marzo 1906 per le linee ex Meridionali e il materiale di esercizio riscattato dalla Società Veneta per le tre linee già da essa esercitate, le spese autorizzate importano L. 76.315.027,18 e quelle pagate a tutto il 30 giugno 1918 L. 58.085.453,10.

SORVEGLIANZA E MANUTENZIONE DELLE LINEE
E DEI FABBRICATI. — NUOVI IMPIANTI E MIGLIORAMENTI.

Il Servizio Lavori continuò a provvedere, tra difficoltà sempre maggiori, alla conservazione degli impianti fissi, alla sorveglianza delle linee, allo studio ed all'esecuzione di nuovi impianti e miglioramenti. Organi periferici furono le 12 Divisioni compartimentali con le dipendenti 53 Sezioni suddivise in 180 Riparti (esclusi 9 Riparti per i lavori di elettrificazione delle linee), la Divisione speciale di Milano incaricata della importante sistemazione ferroviaria di quella città e l'Ufficio speciale di Padova già istituito per lo studio e l'esecuzione delle opere urgenti nel compartimento di Venezia richieste da esigenze militari.

Anche per l'esercizio 1917-1918 i lavori di manutenzione ordinaria furono in parte affidati ad imprese in base a convenzioni di cottimo, lettere commerciali o semplici ordinativi, ed in parte eseguiti direttamente in economia.

Per tutti gli altri lavori invece, in conto patrimoniale, in conto manutenzione straordinaria o di interesse militare, si provvide con appalti a licitazione od a trattativa privata, salvo per i lavori militari urgenti che vennero per la massima parte appaltati a trattativa ed eseguiti ad economia in amministrazione. Le licitazioni private furono 31 per un ammontare complessivo di L. 7.134.391, delle quali solo 2 per un importo di L. 77.877 vennero aggiudicate, mentre le rimanenti 29, per un ammontare di L. 7.156.514, andarono deserte per mancanza di offerte.

In seguito a tali risultati si decise di appaltare a trattativa o di eseguire in economia per cottimo con i necessari aumenti di prezzi od anche in amministrazione quei lavori urgenti che non potevano essere rimandati e di soprassedere invece alla esecuzione degli altri che, pur essendone autorizzata l'esecuzione, non rivestivano carattere d'urgenza. E così dei suddetti lavori 2 vennero appaltati a trattativa privata per L. 117.400, 6 furono concessi a cottimo e 13, per un ammontare previsto di L. 1.459.000, furono rimandati a dopo guerra: per i rimanenti 8 erano in corso trattative al 30 giugno 1918.

I contratti presentati all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e del direttore generale furono 244 e le tariffe suppletorie 28, complessivamente per L. 22.645.696. Un solo contratto e 52 tariffe

suppletorie, per L. 516.568, vennero approvate con definitiva validità dal capo Servizio. Fra contratti e convenzioni di cottimo 24 ne furono stipulati con società cooperative per l'importo di L. 1.911.554.

Vennero presentate 23 proposte per maggiori spese oltre i $\frac{6}{5}$ degli importi contrattuali e 44 proposte per la rescissione di contratti o per esonerare le imprese dall'esecuzione di parte dei lavori loro appaltati. Furono iscritti altri 38 imprenditori nei registri delle ditte da chiamare agli appalti. All'approvazione del direttore generale e del Consiglio di Amministrazione si presentarono 469 convenzioni per titoli diversi: 63 convenzioni furono approvate con validità definitiva dal capo Servizio.

I conti consuntivi riveduti ed approvati sommano a 384, per un importo complessivo di L. 27.917.645,94.

Si provvide allo svincolo totale di 211 depositi cauzionali, per un importo complessivo di L. 1.193.248,60, e si accordò lo svincolo parziale di 23 depositi per una somma complessiva di L. 339.270. Vennero effettuati 380 collaudi di lavori.

Il prolungarsi dello stato di guerra fece aumentare le difficoltà per la esecuzione dei lavori e quindi le cause di divergenze fra Amministrazione e imprese. Per i nuovi lavori, frequenti furono i rifiuti di effettuare il deposito cauzionale, di procedere alla stipulazione dei contratti, di accettare le consegne. Per quasi tutti i lavori già in corso si ebbero domande per aumenti di prezzi, sostituzioni di materiali o rescissioni di contratti. Malgrado le possibili concessioni, molti lavori rimasero sospesi; altri furono rimandati, accordando la rescissione dei contratti: per altri urgenti, infine, si è ammessa la risoluzione totale o parziale dei contratti e la ripresa a nuove condizioni.

Le vertenze più importanti per la guerra relative a lavori in corso sottoposte all'apposita Commissione sono una diecina, per un ammontare di compensi richiesti di oltre 4.100.000: le trattative con le imprese non hanno finora portato ad accordi definitivi. Molte altre vertenze vennero sollevate per altri titoli in sede di liquidazione dei lavori: furono presentati 37 memoriali misti (per la guerra ed extra guerra) per un ammontare di compensi richiesti di L. 1.726.700 e 194 per divergenze esclusivamente estranee alla guerra per compensi extracontrattuali e condoni di multe per L. 7.239.103: poterono essere composte amichevolmente 62 vertenze per un importo domandato di L. 1.073.662,28 e accordato di 165.835,30. Si proseguì nell'esame delle residue vertenze degli anni precedenti; ne poterono essere definite 94, accordando compensi per L. 533.163,07, contro la richiesta di L. 2.870.471,01. Complessivamente le vertenze definite sono 156, per le quali erano state chieste L. 3.944.133,29 e furono accordati compensi per L. 698.998,37: ne rimangono accese 510 per un importo domandato di L. 18.264.712,45.

Tenuto conto però che 227 vertenze sono state respinte e che possono ritenersi risolte in quanto le imprese non hanno insistito nelle loro domande, risulta che restano effettivamente 283 vertenze per un importo di L. 17.319.174,54.

Per i lavori a carico della parte straordinaria (conti patrimoniali) e delle spese complementari del bilancio, furono presentate 1686 liquidazioni finali per un importo di L. 67.999.576.

Per quanto riflette le espropriazioni, furono approvate 152 progetti di lavori che prevedevano espropri a carico di 543 ditte, per una superficie di mq. 1.994.694 e per un importo, fabbricati compresi, di L. 3.687.613. Per espropriazioni relative a progetti approvati nell'esercizio 1917-1918 e nei precedenti, furono determinate, mediante accordi, perizie e sentenze arbitrali, indennità a favore di 676 ditte per una superficie di mq. 2.339.192 e per un ammontare di L. 3.432.345. Si effettuarono depositi o pagamenti a favore di 753 ditte per una superficie di mq. 2.228.634 e per un ammontare di L. 3.432.345. Si procedette nelle liquidazioni finali di espropriazioni precedenti e nelle variazioni di indennità dipendenti dalla definizione di vertenze con gli espropriati.

Nel 1917 si provvide anche alle occupazioni d'urgenza necessarie per l'attuazione di provvedimenti militari. Furono eseguiti in 68 comuni gli stati di consistenza per mq. 1.587.839 di terreni, oltre parecchi fabbricati appartenenti a 306 ditte, e si provvide direttamente a molte occupazioni temporanee per cave di prestito, deposito materiali, impianto cantieri e simili.

Gli incendi denunciati nelle proprietà limitrofe alla ferrovia ed attribuiti al passaggio delle locomotive furono 280, per i quali vennero transatte 71 vertenze corrispondendo indennizzi per una somma complessiva di L. 32.906. Per gli altri incendi in parte vennero respinte le richieste di indennizzo ed in parte sono in corso trattative.

Anche in questo anno le domande per attraversamenti e costruzioni a distanza ridotta dalla ferrovia diminuirono di numero. Furono presentate all'approvazione ed ebbero effetto 133 convenzioni per titoli diversi, di cui 72 riguardano concessioni per attraversamenti elettrici, 40 attraversamenti con condotture d'acqua o di gas e 21 impianti a distanza ridotta dalla ferrovia.

Al 30 giugno 1918 erano in corso 158 convenzioni per concessioni diverse.

Si procedette a 11 vendite o retrocessioni di terreni esuberanti ai bisogni della ferrovia per una superficie complessiva di mq. 5.596,43 e con un ricavo di L. 8.065,27. Si effettuarono 5 permuta di terreno con terzi, nelle quali l'Amministrazione ha ceduto mq. 1.313,86 di terreno ricevendone in compenso mq. 1.552,03.

Sorveglianza delle linee. — Nemmeno nell'anno 1917-18 fu possibile di dare larga applicazione agli articoli 16 e 17 della legge 23 luglio 1914, n. 742, e al sistema dei guarda linee. Questo fu adottato con buoni risultati sul tronco Borgotaro-Grondola Guinadi e sulle linee Ascoli-Porto d'Ascoli, Giulianova-Teramo, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia e Cerignola Campagna-Cerignola Città.

Allo scopo di migliorare il servizio di alcuni passaggi a livello, si autorizzò per 18 di essi la sostituzione delle chiusure esistenti con altre manovrabili a distanza o sul posto, limitatamente ai meccanismi usati di cui disponevasi, non essendo possibile provvedere ora a nuove forniture.

Vennero soppressi 32 passaggi a livello, parte in seguito a trattative con gli enti interessati e col loro contributo, parte in dipendenza di lavori eseguiti lungo le linee e nelle stazioni, ed alcuni infine mediante compenso agli utenti in cambio della rinuncia al transito. In rapporto a tale soppressione furono costruiti 1 cavalcavia, 3 sottovia e 7 deviazioni di strade. Al 30 giugno del 1918 erano in corso trattative con gli utenti per sopprimere altri 106 passaggi a livello importanti. Laddove per le difficoltà del momento non riusciva possibile eseguire i lavori per la soppressione, si è adottato il sistema di concretare intanto accordi con gli enti interessati mediante apposite convenzioni, rimandando a dopo guerra la esecuzione dei lavori.

Si è continuato a migliorare le condizioni degli alloggi del personale di linea sia con opportune sistemazioni e miglioramenti (impianti di latrine, fontanelle, cisterne e forni da pane) nelle case cantoniere e fabbricati alloggi, sia con nuovi impianti. Durante l'anno 1917-18 venne ultimata la costruzione di 32 case cantoniere, di cui 30 doppie e 2 semplici, mentre ne furono demolite, in conseguenza di ampliamenti, raddoppi e raccordi sulle linee del Veneto, 19 di cui 15 doppie e 4 semplici: al 30 giugno 1918 erano in corso i lavori per la costruzione di altre 23 case cantoniere, di cui 10 doppie, 1 tripla e 12 semplici. Vennero inoltre ultimati 26 fabbricati alloggi, di cui 12 a Sibari e 10 a Catanzaro Marina: alla fine dell'anno erano in corso i lavori per la costruzione di altri 9.

Manutenzione ordinaria. — Tenuto conto delle variazioni approvate col D. L. n. 918 del 30 giugno 1918, in relazione specialmente coi miglioramenti accordati al personale per caro viveri e col nuovo regolamento, per il 1917-18 venne assegnata al Servizio Lavori (comprese L. 5.588.675,14 di residui attivi per la manutenzione della linea) la somma di L. 108.529.577,01 per le sue spese di esercizio; e precisamente L. 88.140.901,87 per il personale, L. 5.400.000 per forniture, spese ed acquisti e L. 14.988.675,14 per la manutenzione della linea.

Le spese effettivamente consunte asciesero complessivamente a L. 108.507.037,47; delle quali L. 88.140.901,87 per il personale, L. 5.399.673,26 per le forniture, spese ed acquisti e L. 14.966.462,34 per la manutenzione della linea. Queste somme, depurate dei ricuperi, rimborsi, ecc., figurano nel bilancio al netto (alleg. n. 2) rispettivamente in L. 86.826.952,10 per il personale; L. 5.334.456,53 per forniture, spese ed acquisti; L. 7.637.074,08 per manutenzione delle linee: in complesso lire 99.798.482,71.

Manutenzione straordinaria per prevenire e riparare danni di forza maggiore. - Nell'esercizio 1917-18 furono approvate proposte di lavori diretti a riparare o prevenire danni di forza maggiore per un importo di L. 8.833.931,68 salvo rivalsa verso altre Amministrazioni pubbliche o private per L. 483.072. Le somme contabilizzate e pagate per lavori eseguiti in base ai progetti approvati nel medesimo esercizio e nei precedenti ammontano a L. 6.211.157,43, che è appunto la somma del prelievo dal fondo di riserva per spese impreviste, dei ricavi e dello stanziamento relativi al 1917-18, essendo risultato nullo l'avanzo al 30 giugno 1917: quindi nessun avanzo anche alla fine del 1917-18.

Le spese autorizzate nei tredici anni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918, tenuto conto dei risultati delle liquidazioni finali e delle regolarizzazioni d'impegno, ammontarono a L. 82.646.738,72; mentre gli assegni di bilancio importarono L. 58.839.301,41 ed i ricavi della vendita dei materiali L. 824.814,70.

I principali danni di forza maggiore, che si verificarono durante il 1917-18, sono i seguenti:

Alessandria-S. Giuseppe e Asti-Castagnole. — Frane e smottamenti dovute alle persistenti piogge di aprile e giugno. (Interruzione dell'esercizio da 1 a 3 giorni).

Asti-Chivasso. — Corrosione del rilevato ferroviario fra i km. 47 e 48 prodotta dalle piene del Po. (Interruzione dell'esercizio per 10 giorni).

Colico-Sondrio. — Allagamento, per le forti piogge del 29 agosto 1917, della sede ferroviaria in corrispondenza della travata metallica sul torrente Lesina al km. 7,796, fra le stazioni di Delebio e Cosio Traona. (Interruzione dell'esercizio per circa 8 ore).

Verona P. N.-Venezia. — Rovinato quasi interamente il fabbricato viaggiatori e sconvolti i binari della stazione di Tavernelle, in seguito allo scoppio di munizioni. (Interruzione dell'esercizio 1 giorno).

Stazione di Mestre. — Rovina parziale dei fabbricati ed interruzione di due binari di stazione, in seguito alle incursioni aeree nemiche nel gennaio e febbraio 1918. (Interruzione dell'esercizio 2 ore).

Mestre-Cormons. — Danni ai fabbricati, alla stazione di Udine e vicine case cantoniere, prodotti dall'esplosione del deposito munizioni di S. Osvaldo il 23 agosto 1917.

Danni ai fabbricati della stazione di Treviso prodotti da incursioni aeree e dall'artiglieria nemica.

Portogruaro-Casarsa-Gemona. — Piena del fiume Tagliamento e conseguenti danni alla spalla sinistra del ponte al km. 116,996.

Roma-Viterbo. — Frana ai km. 6,620 e 6,666, fra le stazioni di Roma S. P. e Santo Onofrio.

Rimini-Foggia. — Danni causati dalla mareggiata del 17 novembre 1917, presso la stazione di Fossacesia, al binario della cava di ghiaia.

Frana dell'agosto 1917 al km. 401.

Sulmona-Terni. — Piene del fiume Velino nell'inverno 1917-18 al km. 64,638, con corrosioni della spalla destra del ponte in ferro.

Termoli-Campobasso. — Nevicate dal 17 al 22 febbraio 1918, con interruzione dell'esercizio per 4 giorni fra le stazioni di Matrice e Larino.

Cervaro-Napoli. — Corrosioni della scarpata a monte della trincea e dei fossi di guardia con ingombro della linea fra i km. 194,482 e 194,660, a causa delle piogge torrenziali del 6 giugno 1918. (Interruzione dell'esercizio per cinque ore).

Bivio Poggioreale-Napoli Sperone. — Danni causati dalla pioggia torrenziale del 6 giugno 1918. (Interruzione dell'esercizio per 6 ore).

Stazione di Sibari. — Allagamenti nei giorni 6 marzo e 28 aprile 1918, prodotti dalle piene del torrente Raganello.

Messina-Bicocca. — Asportazione delle spalle del ponte a travata metallica di m. 8 di luce sul torrente Gessi al km. 332,396, causata dal nubifragio del 17 ottobre 1917, e danni al passaggio provvisorio, costruito in seguito all'alluvione del 30 ottobre 1917. (Interruzione dell'esercizio per 5 giorni).

Messina-Bivio Fiumelorto. — Franamenti d'argine, interramenti e corrosioni della massciata fra i km. 216,921 e 229,920, in seguito all'alluvione del 17 ottobre 1917.

Si indicano qui di seguito i più importanti lavori di manutenzione straordinaria ultimati nel 1917-18 o in corso al 30 giugno 1918:

Genova-Alessandria. — Costruzione di gallerie di accesso alle calate del porto di Genova dalle stazioni di Genova P. P. e Genova B.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Costruzione di una galleria artificiale dal km. 149,584 al km. 149,591, fra Ventimiglia e la frontiera.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Costruzione di un muro di rivestimento con scogliera di massi artificiali lungo il 4° binario di Albissola.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Consolidamento della fondazione del tratto di muro di sostegno lungo il torrente Letimbro a Savona L.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Esecuzione di rivestimento e costruzione dell'arco rovescio nel tratto dal km. 106,180 al km. 106,225 della galleria di Oneglia fra Diano Marina ed Oneglia.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Costruzione muri di sostegno per il rinforzo di quelli esistenti per sistemare la scarpata a monte lungo il tratto dal km. 115,764 al km. 116,387, tra S. Lorenzo e S. Stefano.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Risanamento falda franosa a monte ferrovia con drenaggi e fognature nella località di Capo Verde, fra Taggia e S. Remo.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Sistemazioni stradali e costruzione di massi artificiali in corrispondenza del tratto di linea distrutto dalla frana del 15 dicembre 1916 tra le gallerie di Capo Verde e Daino, fra Taggia e S. Remo.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Demolizione e rifacimento di un tratto di 10 metri nella galleria di Capo Verde fra i km. 126,669 e 126,999, fra Taggia e S. Remo.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Riparazione di danni prodotti dalle mareggiate dell'8 marzo 1917 fra la galleria di Capo Verde e la stazione di Ospedaletti e sistemazione falde franose tra i km. 135,963 e 136,264.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Muro di sostegno a mare della falda in frana in corrispondenza della galleria Capo Verde, tra Taggia e S. Remo.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Costruzione muro di sostegno fra i km. 5,144 e 5,180 e costruzione di scogliere con massi artificiali dal km. 5,120 al km. 5,217, fra le stazioni di Sestri Ponente e Pegli.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Provvedimenti contro le mareggiate fra Prà e Voltri.

Sampierdarena-Ventimiglia. — Costruzione di un muro paraonde con scogliera di difesa presso il casello n. 9, tra i km. 15,635 e 15,680.

Genova-Spezia. — Costruzione muro di difesa dagli insabbiamenti fra Lavagna e Sestri Levante.

Genova-Spezia. — Difesa con massi artificiali della ferrovia tra Moneglia e Deiva.

Genova-Spezia. — Sistemazione tombino centrale della galleria Biassa tra Riomaggiore e Spezia.

Genova-Spezia. — Consolidamento della falda rocciosa a mare tra le gallerie De Franchi e Figheri, tra le stazioni di Sori e di Recco.

Genova-Spezia. — Difesa con massi artificiali dell'argine ferroviario tra le gallerie Deiva e Porticciuolo II, fra le stazioni di Deiva e Framura.

Genova-Spezia. — Lavori di difesa alla sponda destra dell'Entella tra le Stazioni di Chiavari e Lavagna.

Genova-Spezia. — Prolungamento difesa della ferrovia con massi artificiali presso la stazione di Moneglia.

Pistoia-Bivio Lavino. — Prolungamento per ml. 100,00 della galleria cieca verso Bologna.

Firenze-Bologna. — Costruzione di due briglie in muratura attraverso l'alveo del fiume Reno ai km. 62,330 e 68,650.

Bologna-Isola della Scala. — Sistemazione e consolidamento della linea Bologna-Revere

Livorno-Vada. — Consolidamento della trincea all'imbocco della galleria del Boccale dal km. 18,824 al km. 19,978, tra la fermata di Quercianella ed Antignano.

Roma-Chiusi. — Deviazione ferroviaria e costruzione scogliera in corrispondenza della frana al km. 62,120, tra le stazioni di Stimigliano e Civita Castellana.

Roma-Avezzano. — Consolidamento frane al km. 61,670 presso la stazione di Roviano e al km. 64,160, tra le stazioni di Roviano e Arsoli.

Roccasecca-Avezzano. — Ricostruzione di alcuni tratti del rivestimento in muratura della galleria Scrima, tra la fermata di Fontana Liri e la stazione di Arpino.

Avellino-Rocchetta. — Difesa alla sponda destra del fiume Ofanto in corrispondenza del km. 91 e ricostruzione delle testate dei repellenti presso Rapone-Ruvo.

Napoli-Potenza. — Irrobustimento scogliere dal km. 6,630 al km. 6,939, tra S. Giovanni a TeLUccio e Portici, e dal km. 8,666 al km. 9,700, tra Portici e Torre del Greco.

Napoli-Potenza. — Sistemazione della linea in corrispondenza delle frane dal km. 147,767 al km. 148,500 e dal km. 149,760 al km. 150,780, tra le stazioni di Picerno e Tito.

Cervaro-Napoli. — Difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Calore ai km. 107,600 e 107,700, tra le stazioni di Benevento e Vitulano, e dal km. 136,610 al km. 136,880.

Battipaglia-Reggio. — Difesa della ferrovia dalle mareggiate dal km. 185,420 al km. 185,639, tra le stazioni di Acquapesa e Guardia Piemontese e dal km. 194,716 al km. 195,476, tra le stazioni di Fuscaldo e Paola.

Battipaglia-Reggio. — Consolidamento galleria Rutino.

Battipaglia-Reggio. — Sistemazione galleria Caprioli.

Palermo-Trapani. — Costruzione ponte sul torrente Forgiatella.

Palermo-Trapani. — Costruzione ponte sul torrente Canaletto al km. 13,856.

Messina-Bicocca. — Opere di difesa dal mare tra Messina e Tremestieri.

Bicocca-S. Caterina. — Consolidamento ferrovia ai km. 154,200 e 156,554.

Bicocca-S. Caterina. — Riparazione spalle al ponte sul torrente Caropepe al km. 172,867.

Provvedimenti sulle linee e nelle stazioni colpite dal terremoto. — Sul fondo speciale di L. 25.000.000, assegnato dall'art. 62 della legge 13 luglio 1910, n. 466, per provvedere ai lavori di ripristino e miglioramento di strade e fabbricati ed a nuovi impianti ed edifici provvisori o definitivi occorrenti in seguito ai danni arrecati alle ferrovie di Calabria e di Sicilia dal terremoto del 28 dicembre 1908, risultava già impegnata a tutto il 30 giugno 1917 la somma di L. 26.027.887,43. Durante il 1917-18 fu approvata a carico del detto fondo l'ulteriore spesa di L. 125.250; e furono approvate liquidazioni finali che importano un'economia di L. 126.349,76, rimanendo quindi un impegno complessivo di L. 26.026.787,67, superiore alla somma assegnata dalla legge. Si provvederà però in sede di liquidazione a regolarizzare le somme che in definitiva risulteranno eccedenti, imputandole ai conti di competenza della parte ordinaria e straordinaria del bilancio a seconda della natura del lavoro. Nel 1917-18 risultano consunte L. 376.264,69 che, unite a quelle degli anni precedenti in L. 24.032.640,33, danno un complessivo importo di L. 24.408.905,02.

Durante il 1917-18 fu ultimata la costruzione dei 12 fabbricati di Sibari a 2 piani in cemento armato per alloggio del personale, completandone anche le fognature e sistemando le strade adiacenti. Ma, date le difficili condizioni del momento, non si sono potute estendere maggiormente le riparazioni definitive dei danni prodotti dal terremoto 28 dicembre 1908 a Reggio Calabria e Messina e da quello 13 gennaio 1915 ad Avezzano, dove gli impianti di stazione e degli alloggi del personale sono ancora costituiti dai primi baraccamenti eseguiti dopo i disastri.

Furono invece riparati i danni causati dal terremoto del 17 agosto 1916 ai fabbricati delle linee comprese nel Compartimento di Bologna, nonchè i danni dei terremoti 17 maggio e 15-16 agosto 1917 ai fabbricati ed alle opere d'arte del Compartimento di Ancona.

Lavori di interesse militare. — In dipendenza della guerra nell'esercizio 1917-1918 vennero eseguiti per conto delle Amministrazioni militari lavori per un importo di circa L. 36.600.000.

Rinnovamento e rifacimento dell'armamento. — Nel 1917-18 per questo titolo furono impegnate in conto rinnovamento (parte ordinaria del bilancio, spese complementari), L. 6.572.089,38, di cui L. 548.772,57 per rinnovamento, L. 23,316,81 per rifacimenti e L. 5.000.000 per ricambi saltuari, da erogare in detto anno finanziario e in quelli successivi. Per effetto delle regolarizzazioni di impegni in sede di liquidazione, detti impegni si riducono a L. 3.631.114,72. Le spese contabilizzate e pagate nel 1917-18, in base a dette approvazioni ed a quelle date negli anni precedenti, ammontarono a L. 5.800.452,89, mentre i fondi di bilancio ascendevano complessivamente, al 30 giugno 1918, a L. 35.160.075,05; onde un avanzo, alla data medesima, di L. 29.359.622,16. Tenuto conto delle regolarizzazioni contabili intervenute e delle liquidazioni dei lavori compiuti, i progetti approvati nei tredici anni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 in conto rinnovamento (spese complementari) importarono la somma di L. 120.146.948,11, comprendenti lavori da eseguirsi anche dopo il 30 giugno 1918. Gli assegni di bilancio sommarono nei tredici anni a L. 74.053.000,00 ed i ricavi di materiale a L. 62.013.350,83 e cioè in complesso a L. 139.066.350,83, in confronto alla quale somma vennero erogate L. 109.706.728,67; onde il suddetto avanzo, al 30 giugno 1918, di L. 29.359.622,16.

Oltre alla somma approvata in conto spese complementari, vennero pure approvate nello stesso anno e per lo stesso titolo L. 1.027.129,75 in conto patrimoniale, perchè riguardanti maggior peso del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi.

I lavori autorizzati nel 1917-18 con materiali dei modelli pesanti sono i seguenti:

a) COL MODELLO F. S. 46³.

ml.	7.272,—	di binario sulla linea Torino—Confine francese.
»	510,50	» » » Torino—Alessandria.
»	6.752,—	» » » Alessandria—Piacenza.
»	12.502,17	» » » Sampierdarena—Ventimiglia.
»	945,—	» » » Mestre—Cormons.

b) COL MODELLO F. S. 50⁶.

ml. 18,50 di binario sulla linea Savona—Carmagnola (Stazione di Ceva).

Totale ml. 28.000,17 dei quali ml. 27,981,67 col Mod. F. S. 46³, ml. 18,50 col Mod. F. S. 50⁶
più N. 9 deviatori ed 1 intersezione Mod. F. S. 46³.

Furono altresì approvati, durante il detto esercizio, rinnovamenti per logorio con materiali da 36 Kg. usati servibili per ml. 406 e rinnovamenti con materiali nuovi R. A. 36-S. per ml. 468, cioè complessivamente per m. 874.

Si approvarono inoltre altre migliorie degli armamenti e cioè il rafforzamento di ml. 329 del binario di raddoppio della stazione di Airuno sulla linea Monza-Calolzio, e della deviazione per ml. 1613 del tratto fra i km. 21,683 e 23,296,30 della linea Colico-Chiavenna, con una spesa complessiva di L. 10.900.

I principali lavori eseguiti nell'esercizio, in base alle suindicate od a precedenti approvazioni, sono:

rinnovamento di 43 deviatori coi modelli F. S. 46 ed R. A. 36 S;
rifacimento di ml. 492 di binario con materiali da 36 kg.;
rafforzamento di circa ml. 15.000 di binario;
aggiunta di circa 600 piastre di appoggio su traverse che ne erano prive.

In base al programma già da tempo approvato, rimangono circa 4.365 chilometri di binario da rinnovare con modelli pesanti. E si deve ancora provvedere alla sostituzione con modelli da kg. 36 per circa 642 km. di binario, non più adeguati ad un regolare esercizio, al rafforzamento di circa 1.435 km. ed al rifacimento in acciaio di circa 300 km., tuttora armati in ferro sia in piena linea che nei binari principali di stazione. L'esecuzione di questi lavori in più anni finanziari richiederà erogazioni di spese sia in conto rinnovamento (parte ordinaria del bilancio, spese complementari), sia in conto patrimoniale (parte straordinaria).

Nuovi impianti e miglioramenti. — Le spese per questo titolo sono comprese nella parte straordinaria del bilancio, a norma degli articoli 19 e 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429. Ad esse si è fatto fronte con le somme fornite dal Tesoro in base alle leggi 22 aprile 1905, n. 137; 19 aprile 1906, n. 127; 23 dicembre 1906, n. 639; 25 giu-

gno 1909, n. 372. Gli interessi e l'ammortamento in 50 anni delle somme fornite dal Tesoro gravano sulla parte ordinaria della spesa del bilancio ferroviario.

Nel prospetto allegato n. 7 sono indicate le somme autorizzate e pagate della parte straordinaria sia durante l'anno finanziario 1917-18, sia nei tredici anni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918. L'importo delle spese autorizzate è soggetto a diminuzione per riverse verso Amministrazioni pubbliche e private.

Nel 1917-18 per nuovi impianti e miglioramenti venne erogata la somma di L. 22.768.601,24. Nei tredici anni che terminano al 30 giugno 1918 gli impegni assunti, tenuto conto delle risultanze delle liquidazioni e di rettifiche di imputazione, importarono complessivamente L. 991.877.219,52 e le somme erogate L. 765.503.736,29, di cui per espropriazioni L. 101.561.006,04.

Causa la persistente deficienza di materiali e mano d'opera e la necessità di riservare la maggior parte delle disponibilità ai lavori speciali imputabili ai bilanci militari, si fu costretti a limitare l'inizio e lo sviluppo di parecchi lavori in conto patrimoniale durante il 1917-18, più ancora di quanto si verificò nel precedente esercizio.

STAZIONI E FERDATE. — Il persistente stato di guerra ha considerevolmente aumentato nell'esercizio finanziario 1917-18 il perturbamento, che già negli anni precedenti erasi fatto sentire, nell'andamento dei lavori di sistemazione e di ampliamento delle stazioni. Tuttavia si è potuto eseguire l'aumento di potenzialità che si rileva dagli allegati n. 14 e 15.

Vennero ultimati nel 1917-18, o si trovavano in corso al 30 giugno 1918, i principali lavori qui di seguito indicati:

COMPARTIMENTO DI TORINO:

Alessandria. — Demolizione porta militare del Dogione e costruzione nuovo calcavia.

Chivasso. — Ampliamento stazione (primo gruppo lavori).

Torino e Scali. — Abbassamento piano del ferro fra i km. 2 e 3,616 della Torino-Genova.

Id. id fra i km. 1,105 e 2,000.

Id. — Nuova linea di raccordo fra la stazione di Torino-S. e la linea Torino-Modane.

COMPARTIMENTO DI MILANO:

Airuno. — Prolungamento del binario di raddoppio e dei marciapiedi.

Arona. — Sistemazione dei marciapiedi e del cunicolo di scolo delle pluviali (ultimata).

Besozzo. — Impianto di un binario di carico e scarico diretto.

Crugnola Cimbro. — Sistemazione della stazione strettamente necessaria per poter far fronte alle urgenti esigenze del servizio.

Gallarate. Prolungamento dell'asta di manovra lato Rho.

Maleo. — Impianto della nuova fermata al km. 5,450 fra le stazioni di Codogno e Pizzighettone della Codogno-Cremona (ultimato).

Milano-Scalo Farini. — Impianto nel piazzale della Nuova Dogana di un binario provvisorio di accosto vagoni alla banchina esterna del magazzino per le merci ordinarie, temporaneamente adibito per magazzino cereali e materiali per l'aviazione militare (ultimato).

Costruzione di alcuni binari tronchi per accosto vagoni ai denti di sega del magazzino destinato alle merci in partenza (ultimato).

Milano P. R. — Prolungamento del binario di 14^a linea lungo la fronte del piano caricatore vicino al magazzino merci già G. V.

Pontecurone. — Prolungamento lato Voghera del binario delle precedenza (ultimato).

Rho. — Ampliamento e sistemazione generale della stazione — 1^o gruppo lavori (ultimato).

Terno. — Prolungamento del binario di incrocio e dei marciapiedi (ultimato).

COMPARTIMENTO DI GENOVA:

Alasio. — Prolungamento binario d'incrocio.

Arenzano. — Idem come sopra.

Arquata. — Aggiunta di 4 binari pel fascio merci e di un'asta di manovra lato Tortona (ultimata).

Bonassola. — Prolungamento binario d'incrocio.

Bordighera. Impianto di un quarto binario (ultimato).

Borgio Verezzi

Ceriale

Cervo S. Bartolomeo

Cogoleto

Corniglia

Diano Marina. — Prolungamento del secondo binario ed impianto di un terzo binario.

Finalmarina

Framura

Laigueglia. — Impianto di un binario d'incrocio.

Loano. — Prolungamento binario d'incrocio.

Monterosso. — Costruzione del nuovo binario d'incrocio (ultimato).

Mulinetti

Noli

Oneglia. — Prolungamento di due binari d'incrocio ed impianto di un'asta di manovra.

Ospedaletti

Pegli

Pietra Ligure

Pieve di Sori

Porto Maurizio

Pra

Recco

S. Lorenzo

S Remo

S. Stefano

Savona Fornaci. — Allacciamento dei binari in servizio e a monte del piano caricatore militare con la linea di corsa lato Vado (ultimato).

Impianto di un binario d'incrocio e di un binario fra il fascio riordino ed i binari di servizio del piano caricatore militare.

Sestri Ponente. — Impianto di due binari passanti e di due di carico e scarico.

Spotorno

Taggia

Varazze

Varigotti

Vesima

Voltri

COMPARTIMENTO DI VENEZIA:

Mestre. — Parziale sistemazione binari per effettuare il cambio locomotive in stazione di Mestre.

Venezia S. L. — Sistemazione generale del servizio viaggiatori e merci (1^o gruppo - 1^a fase) (ultimato).

Venezia S. L. — Idem idem (1^o gruppo - 2^a fase).

Verona P. N. — Costruzione della nuova stazione (2^o gruppo - 1^a fase).

Verona P. N. — Id. id. (2^o gruppo - 2^a fase).

COMPARTIMENTO DI BOLOGNA:

Bologna. — Fabbricato ad uso ufficio del movimento allo Scalo smistamento (ultimato).

Bologna. — Formazione di una nuova uscita coperta (ultimato).

Corbezzoli. — Prolungamento di ml. 100 della galleria cieca verso Bologna (ultimato).

Dossobuono. — Sistemazione dei binari in dipendenza del raddoppio della linea fra Dossobuono e Verona.

Tavernelle E. — Impianto terzo binario (ultimato).

COMPARTIMENTO DI FIRENZE:

Avenza. — Ampliamento e sistemazione generale (2° gruppo).

Caldine. — Primo gruppo lavori d'ampliamento.

Campiglia M. — Spostamento della stazione verso Pisa e conseguente raccordo con la linea per Piombino.

Firenze e Scali — Deviazione della linea Firenze-Pisa, ampliamento della stazione di Rifredi e costruzione nuova stazione di Firenze Cascine.

Lucca — Ampliamento del servizio merci p. v. (1° gruppo).

Licciana Terrarossa — Trasformazione in stazione della fermata.

Livorno — Impianto di un fascio di binari al Bivio Calambrone e di un binario allacciante al fascio stesso il nuovo Scalo Navicelli presso il Porto; impianto, pure nel Porto, di un fascio di binari per deposito carri e costruzione di un fabbricato ad uso ufficio per una nuova sezione doganale e marittima.

Pisa. — Ampliamento e sistemazione F. V.

Siena. — Espropriazioni e formazione del piazzale per l'impianto della nuova stazione.

Signa. — Impianto della nuova stazione - 1° gruppo (ultimato).

Spezia. — Ampliamento di Valdellora (1° gruppo); formazione del piazzale di Migliarina (2° gruppo); ampliamento e sistemazione degli impianti ferroviari nel Porto Mercantile.

Spezia. — Costruzione di un piano caricatore in prosecuzione del magazzino per le panche militari a Valdellora (ultimata).

S. Piero a Sieve. — Sistemazione degli impianti per il carico della lignite (ultimata).

S. Giovanni Valdarno. — Impianto di binari per il carico della lignite (ultimato).

Vada. — Ampliamento e sistemazione della stazione in dipendenza dell'innesto della linea per Livorno.

Villafranca Bagnone. — Prolungamento dei due binari d'incrocio.

Viareggio. — Sistemazione locali per il servizio viaggiatori e merci a g. v., per gli uffici e per i servizi accessori.

COMPARTIMENTO DI ANCONA:

Fano. — Ampliamento F. V.

Foligno. — Ampliamento F. V.

Loreto. — Ampliamento stazione - 2° gruppo (ultimato).

Ortona a Mare. — Ampliamento piazzale interno.

S. Vito Lanciano. — Ampliamento F. V. (ultimato).

COMPARTIMENTO DI ROMA:

Artena. — Ampliamento servizio merci.

Cassino. — Ampliamento stazione (1° gruppo).

Civitavecchia. — Sistemazione di alcuni binari allo scalo merci p. v.

Frascati. — Ampliamento e risanamento dei piazzali merci (ultimato).

Roma Trastevere Scalo. — Impianto parco veicoli riparandi e costruzione fabbricato per uffici del Movimento.

S. Marinella. — Ampliamento M. M.

COMPARTIMENTO DI NAPOLI:

Aversa } Ampliamento e sistemazione.

Codola } Ampliamento e sistemazione.

Maddaloni Inferiore } Ampliamento (ultimato).

Marcianise } Ampliamento (ultimato).

Napoli Centrale-Napoli Sperone. — Attivazione uscita per il pubblico nell'ala del F. V. lato arrivi (ultimato).

Napoli Centrale-Napoli Sperone. — Completamento della copertura dei marciapiedi di testa (ultimato).

Napoli Centrale-Napoli Sperone. — Pavimentazione di detto marciapiedi (in corso).

Napoli Centrale-Napoli Sperone. — Consolidamento delle fondazioni del vecchio F. V. (ultimato).

Napoli Centrale-Napoli Sperone. — Costruzione ballatoi e passaggio tra le ali del F. V. e del relativo prolungamento. In corso.

Napoli Centrale-Napoli Sperone. — Demolizione dei preesistenti D. L. (ultimata).

Napoli Centrale-Napoli Sperone. — Demolizione degli impianti per la squadra-rialzo.

Pagani. — Lavori d'ampliamento.

Pontecagnano. — Ampliamento.

Salerno. — Espropriazione per l'ampliamento.

Teano. — Impianto della 5ª linea e di un piano caricatore coperto per trasbordo (ultimato).

Vietri. — Lavori d'ampliamento. In corso.

COMPARTIMENTO DI BARI:

Bari. — Ampliamento e sistemazione F. V.

Bari. — Primo gruppo lavori d'ampliamento generale della stazione (3ª fase).

Bari. — Raccordo del Porto. — Già attivato sebbene i lavori siano ancora in corso.

Barletta. — Diramazione al Porto.

Campomaggiore. — Lavori suppletivi di sistemazione in dipendenza del consolidamento della sede della 2ª linea (ultimati).

Campomaggiore. — Lavori aggiuntivi per estendere ad un altro tratto di piazzale il consolidamento eseguito, nonché per sistemare gli scoli d'acqua.

Cisternino. — Sistemazione del servizio merci ed impianto di una 3ª linea.

Fasano. — Ampliamento e sistemazione del servizio merci. (Quasi ultimato).

Gioia del Colle. — Ampliamento F. V.

Maglie. — Ampliamento della stazione in dipendenza dell'innesto in detta stazione della linea Salentina Maglie-Tricase-Nardò.

Nardò. — Lavori analoghi a quelli della stazione di Maglie (ultimati).

Rionero. — Ampliamento servizio merci (ultimato).

S. Pietro Vernotico. — Ampliamento della stazione (2º gruppo).

Squinzano. — Ampliamento e sistemazione generale (quasi ultimati).

Taranto. — Ampliamento generale della stazione. Espropriazioni.

Tuturano. — Collegamento dei binari del fascio di deposito e costruzione di un'asta di manovra.

Venosa. — Ampliamento Scalo merci (ultimato).

COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA:

Acri Bisignano. — Ampliamento.

Coccorino. — Impianto nuova fermata al km. 320,945 fra le stazioni di Ricadi e Joppolo sulla linea Battipaglia-Reggio C.

Corace. — Istituzione del servizio merci a collettame (ultimato).

Cutro. — Impianto 3º binario.

Montegiordano. — Ampliamento stazione.

Ogliastro. — Ampliamento stazione (1º gruppo lavori).

Omignano. — Prolungamento binario d'incrocio.

Paola. — Binari di allacciamento del Porto.

S. Pietro a Maida-Maida. — Ampliamento della stazione e sistemazione del segnalamento di protezione (1º gruppo).

Torre Melissa. — Prolungamento binario d'incrocio.

Zambrone. — Impianto nuova fermata al km. 300,941 tra le stazioni di Briatico e Parghelia sulla linea Battipaglia-Reggio C.

COMPARTIMENTO DI PALERMO:

Acireale } Ampliamento stazione.

Acquaviva } Ampliamento stazione.

Bivio Fiumetorto. — Impianto stazione.

Brolo Ficarra. — Ampliamento stazione.

Caltanissetta. — Allargamento marciapiedi nella stazione (ultimato).

Carini } Ampliamento stazione.

Calenanuova } Ampliamento stazione.

Ficarazzi. — Miglioramento accesso e sistemazione marciapiedi (ultimato).

Giardini } Ampliamento stazione.

Giarre } Ampliamento stazione.

Partinico } Ampliamento stazione.
Roccapalumba }
Siracusa C. — Ampliamento e costruzione generale della stazione.
S. Lorenzo. — Ampliamento stazione.

LAVORI LUNGO LE LINEE. — I principali lavori che nel 1917-18 si vennero eseguendo sulle linee sono i seguenti:

Milano e Scali. — Prolungamento fino a Rogoredo del binario di raccordo fra le stazioni di Milano Lambrate e il doppio bivio di P. Vittoria.

Milano-Verona. — Deviazione della linea in corrispondenza del viadotto di Desenzano.

Olmeneta-Brescia. — Raccordo fra le linee Olmeneta-Brescia e Milano-Verona presso Brescia.

Lambrate Smistamento. — Costruzione dei manufatti minori e formazione del corpo stradale fra la stazione di Lambrate e l'innesto della stazione di Rogoredo.

Modena-Mantova-Verona. — Allacciamento della stazione di Mantova col Porto Catenà sul Mincio.

Bologna. — Ampliamento del ponte sul canale Navile e costruzione sottovia degli Agucchi.

Rimini. — Sistemazione viabilità ordinaria.

Rimini-Foggia. — Costruzione cavalcavia al km. 156,387 fra le stazioni di Pesaro e Fano.

Rimini-Foggia. — Costruzione cavalcavia degli Archi al km. 204,369 presso la stazione di Ancona.

Rimini-Foggia. — Ampliamento del ponte sul Misa al km. 177,950.

Napoli. — Costruzione gallerie e trincee di allacciamento della direttissima per Roma.

OFFICINE E DEPOSITI LOCOMOTIVE. — Sgombrati in tutto o in parte i capannoni e fabbricati costruiti per le nuove officine-veicoli di *Voghera*, *Vicenza*, *Bologna*, per le nuove officine-locomotive di *Fogliano* e per il nuovo deposito locomotive di *Milano Lambrate*, che, insieme a parte degli attigui piazzali, erano stati occupati dall'autorità militare per uso di magazzini e per ricovero di truppe, oppure adibiti a deposito di merci e materiali nell'interesse del servizio ferroviario o per conto del Consorzio autonomo del porto di Genova, si provvide all'attivazione degli impianti relativi. Ma fu necessario limitarsi ad un'attivazione soltanto parziale, sia perchè lo sgombrò non potè essere effettuato completamente ed anzi per le officine di Bologna avvenne solo per una piccola parte, sia anche perchè gravi difficoltà, dipendenti dalla mancanza di materiali, specie di quelli per costruzione di binari, e dalla deficienza di mano d'opera, si opposero al completamento delle opere che erano rimaste sospese. Per le medesime difficoltà rimasero sospesi, interamente o quasi, i lavori relativi ad altri importanti impianti quali i nuovi depositi locomotive di *Bologna* alla Mascarella, di *Firenze* al Romito, di *Catania* all'Ognina (in parte ceduto all'autorità militare per depositarvi della benzina) e di *Palermo*.

Nessun lavoro potè invece eseguirsi per l'attivazione anche solo parziale delle nuove officine-veicoli di *Messina*, avendone l'autorità militare mantenuta l'occupazione per ricovero di truppe.

Si cercò, malgrado le difficoltà, di continuare tutti quei provvedimenti che risultavano di maggiore urgenza pei bisogni del servizio

e che potevano essere attuati in un tempo relativamente breve, oppure erano intesi a migliorare le condizioni del personale, come nuovi impianti o sistemazioni di bagni, lavabi, ricoveri, latrine, ecc.

In relazione all'impiego della lignite, e precisamente per facilitarne la provvista e renderne possibile la conservazione, si eseguirono inoltre impianti di binari e tettoie in varie stazioni, fra cui quelle di *Ancona*, *Castellammare Adriatico* e *Lagonegro*. E per provvedere alla segatura, spaccatura e conservazione della legna impiegata nell'alimentazione delle locomotive, si costruirono tettoie per piccoli impianti di segherie, istituiti a cura del servizio Trazione nelle stazioni di *Salerno*, *Benevento*, *Bari*, *Brindisi*, *Sibari*, *Cosenza*, *Lecce*, *Taranto*, *Reggio Calabria*, *Messina* e *Palermo*.

Ciò premesso, si citano qui appresso i più importanti fra i lavori ultimati, proseguiti od intrapresi nel 1917-18, avvertendo che altri lavori per officine e depositi sono compresi in progetti generali di ampliamento e di sistemazione delle stazioni:

Torino Porta Nuova. — Proseguita la sistemazione della squadra rialzo e degli impianti per pulizia vetture e l'adattamento di parte del fabbricato, già destinata al montaggio di locomotive, ad uso rimessa locomotori elettrici per la linea Torino-Pinerolo.

Bussoleno. — Proseguita la sistemazione del deposito-locomotori.

Milano. Nuova Stazione di Smistamento a Lambrate. — Proseguiti i lavori per la parziale attivazione del nuovo deposito-locomotive.

Voghera. — Provveduto alla attivazione parziale delle officine-veicoli.

Verona Porta Nuova. — Provveduto all'impianto di binari per scarico carbone e sosta locomotive.

Rivarolo. — Ultimati i lavori relativi alla sistemazione degli uffici per il deposito-locomotori.

Ventimiglia. — Intrapresa la costruzione di una tettoia per ricovero di una vettura salone e la sistemazione dei binari della squadra-rialzo e del deposito-locomotive.

Piacenza. — Intrapresa la sistemazione provvisoria degli impianti per la Trazione con aggiunta di una piattaforma da metri 17.

Faenza. — Intrapreso l'impianto di una piattaforma da metri 21 in sostituzione di altra da metri 15.

Rimini. Proseguiti alcuni lavori di sistemazione delle officine-locomotive e disposto per la costruzione di un nuovo capannone nelle officine-veicoli e per l'impianto di una piattaforma da metri 21 nel deposito-locomotive.

Mantova. — Provveduto per alcuni lavori di sistemazione del deposito-locomotive e per l'impianto di un binario per riparazione veicoli.

Firenze. — Ultimato l'impianto di nuovi binari sul piazzale di S. Elena per le officine di Porta al Prato e proseguiti i lavori per la squadra-rialzo al Romito.

Foligno. Intrapresi i lavori per la parziale attivazione delle nuove officine-locomotive.

Cassinò. — Proseguiti i nuovi impianti per il Servizio Trazione.

Roma Trastevere. — Intrapreso l'impianto di un parco per veicoli riparandi.

Roma, Scalo S. Lorenzo. — Eseguito in buona parte l'impianto di una centrale termica nel nuovo deposito, per lavaggio e riempimento locomotive.

Napoli. — Ultimata la demolizione dei vecchi depositi e intrapreso l'impianto di un apparecchio per la rifornitura accelerata del carbone alle locomotive nel nuovo deposito allo Sperone.

Foggia. — Eseguita la sistemazione di taluni binari del deposito-locomotive e la costruzione di fosse a fuoco; intrapreso l'impianto di una piattaforma da m. 21 e proseguiti parzialmente i lavori per l'impianto del 1° gruppo delle officine-veicoli.

Paola. — Ultimato l'impianto di una piattaforma da m. 21.

Catania. — Proseguiti alcuni lavori per l'impianto delle nuove officine-veicoli all'Acquicella e del nuovo deposito-locomotive all'Ognina.

SERVIZIO D'ACQUA. — Si proseguirono, per quanto fu possibile, i miglioramenti agli impianti di alimentazione locomotive, per aumentarne la potenzialità e accelerare le riforniture; vennero eseguiti nuovi impianti di riserva e sussidiari, specialmente per provvedere su tutte le linee ai trasporti eccezionali richiesti dalla guerra; si intensificarono in genere le misure igieniche estendendo sempre più alle latrine la depurazione biologica, ampliando e perfezionando il servizio d'acqua potabile per il personale ed i viaggiatori, e, dove era possibile, eseguendo anche adeguati impianti per lavaggi carri e latrine.

Si provvede inoltre ad aumentare la scorta d'acqua nei centri principali della rete — anche in stazioni secondarie, ove i bisogni della trazione lo richiedevano — e ad ampliare gli impianti per estinzione incendi specialmente nelle località più esposte ad operazioni militari da parte del nemico.

Tra i lavori del genere, i principali ultimati od in corso di esecuzione al 30 giugno 1918 (esclusi quelli che fanno parte dei lavori di ampliamento e sistemazione di stazione) sono i seguenti:

Torino P. N. — Ultimato il riordino delle condotte di distribuzione d'acqua per vari usi della stazione.

Alessandria Centrale Smistamento. — Proseguiti i nuovi impianti di pompatura.

Verona P. N. — Eseguiti in parte i nuovi impianti per la provvista dell'acqua per diversi servizi della stazione.

Milano Centrale. — Eseguito l'impianto di pompatura sussidiaria e di riserva con meccanismi a vapore.

Milano Scalo Farini e Milano P. Sempione. — In corso nuovi impianti di pompatura d'acqua dal sottosuolo.

Peschiera. — Eseguito un nuovo impianto di pompatura elettrica con relativa riserva termica.

Voghera. — In corso un impianto di pompatura e distribuzione con alimentazione a pompatura del sottosuolo.

Bologna. — Quasi ultimata la sistemazione generale della rete di distribuzione ed il prolungamento dell'acquedotto da Borgo Panigale al nuovo deposito-locomotive a Mascarella.

Cecina. — Eseguito un nuovo impianto di pompatura ed in corso la sistemazione degli impianti per raccolta e distribuzione dell'acqua.

Pontremoli. — Ultimata la nuova condotta d'alimentazione del rifornitore.

S. Stefano e Sarzana. — Ultimata la condotta in servizio dei rispettivi rifornitori.

Roma Trastevere-Ponte Galera. — Ultimata la condotta d'acqua potabile.

Cecchina. — In corso un impianto di condotta d'acqua a battente naturale.

Avellino. — Eseguita una condotta di diramazione dall'acquedotto urbano.

Napoli-Sperone. — In corso impianti per la pompatura e distribuzione dell'acqua per le locomotive nel nuovo deposito-locomotive.

Sparanise. — Proseguita la sistemazione generale degli impianti per servizio d'acqua con pompatura dal sottosuolo.

Taranto. — Ultimata la sistemazione dell'impianto di pompatura e depurazione dell'acqua dal Lecitrezza.

Nicotera. — Proseguita l'esecuzione delle opere di raccolta d'acqua alla sorgente Monte Poro per la condotta a battente naturale.

Acquedotto delle Madonie. — Proseguita l'esecuzione dei lavori relativi al 1° gruppo (opere di presa e primo serbatoio da 5000 mc.).

Messina. — Iniziativa la costruzione della condotta della Galleria Peloritana.

Fra gli impianti di pompatura e di condotte eseguiti in aggiunta o in sostituzione di altri esistenti di tipo antiquato o di insufficiente potenzialità o come riserva agli impianti elettrici, si citano quelli delle stazioni di *Mortara, Pinerolo, Fara, Borgosesia, Aosta, Primolano, Camposampiero, Perarolo, Castelfranco V., Udine, Piacenza, Crema, Cremona, Curtatone, Casalmaggiore, Cassano d'Adda, Lodi, Rovato, Rogoredo, Soresina, Treviglio, Verolanuova, Visano, Chavari, Oneglia, Albenga, Cervia, Argenta, Ravenna, Monselice, Nogara, Legnago, Montagnana, Carpi, Ferrara, Poggio Rusco, Rovigo, Ceprano, Boiano, Baragiano, Contursi, Pescolamazza, Potenza, Rocca Imperiale, Mirto Crocia, Ciro, Condojuri.*

Nuovi serbatoi in cemento armato, di capacità variabile fino a 100 mc., furono impiantati per aumentare la scorta di acqua nelle stazioni di *Avio, Tavernelle, Brescia, Lonato, Musocco, Peschiera, Rezzato, Aversa, Villa Vicentina, Monselice, Pontenure, Montagnana, Legnago, Vasio, Primolano, Bassano, Avenza, Castelmaggiore, Argenta, Cecina, Verolanuova, Termoli, Ostuni, Foggia, Grottaglie, Taranto, Reggio C.*

DORMITORI PER IL PERSONALE. — Per i dormitori del personale di macchina e dei treni, senza tener conto di sistemazioni, miglioramenti ed adattamenti eseguiti in quelli esistenti, si provvide nell'anno 1917-18 alla costruzione di nuovi fabbricati a Padova, Bassano, Baragiano e Messina. Al 30 giugno 1918 si trovavano in corso di costruzione dormitori per il personale a Verona P. N., Firenze, Avenza, Cotrone e Partinico.

APPARECCHI DI SEGNALAMENTO E DI SICUREZZA. — Furono ultimati ed attivati o sistemati gli impianti di apparati centrali delle seguenti stazioni:

Milano P. V., Lambrate, Lambrate Smistamento, Broni, Certosa, Verona P. N. (cab. A), Treviso P. Cavour, Monterosso, Ventimiglia, Savona Fornaci, Savona L., Arquata, Novi, S. Margherita, Moneglia, Quadrivio della Coscia, Quadrivio Torbella e Castelmaggiore.

Furono ultimati ed attivati o sistemati gli impianti di blocco sui tratti:

Rogoredo-Melegnano, Limite-Treviglio, Rovato-Rezzato, Peschiera-Verona P. N., Poggio Renatico-S. Maria Maddalena, Bivio Ferrara-Castelmaggiore, Bivio Bertalia-Bivio Battiferro, Raccordi attorno a Mantova.

Furono sistemati il segnalamento (semafori in luogo dei dischi, doppio segnalamento ecc.) e gli impianti di sicurezza nelle stazioni e nei tronchi seguenti:

Cavallermaggiore e curve di raccordo con le linee di Bra e Cuneo, Bivio Bormida, La Piemontese Concimi, Moncalieri, Trofarello, Milano Scalo Farini, Lecco, Monza, Doppio Bivio Milano P. Vittoria, Lecco-Colico, Colico-Sondrio, Colico-Chiavenna, Novi-Bivio Bormida, Novi C.-Novi S. Bovo, Noli, Pieve di Sori, Recco, Pegli, Pra, Voltri, Sampierdarena, Varazze, Spotorno, Varigotti, Boggio Veruzzi, Pietra Ligure, S. Stefano, S. Remo, Ospedaleliti, Ovada, Isola del Cantone, Serravalle, S. Benigno, S. Limbania, Genova P. P., Quercianella, Baiano, Palidoro, Furbara, S. Severa, Corneto, Montalto di Castro, Chiarone, Barilato, Taranto e Brindisi.

Vennero impiantati i gruppi motopompa per la carica degli accumulatori degli apparati idrodinamici ad Asti, Quadrivio Zappata, Novi, Arquata, Novi S. Bovo, Savona, Portonaccio ed Orte.

Fu continuata, secondo il programma stabilito, l'esecuzione dei lavori per l'avvicinamento ai fabbricati viaggiatori delle leve di ma-

novra dei segnali e la loro sostituzione con manovelle equilibrate. Vennero eseguiti molti impianti di sicurezza per i binari di aziende private raccordati alle nostre linee e stazioni. Si ultimò l'attuazione del programma di applicazione dei fermadeviatoi tipo F. S., i quali al 30 giugno 1918 sommavano a 11.800 con un aumento di 260 sul numero di quelli applicati al 30 giugno 1917. Venne data sempre maggiore applicazione all'impianto del blocco di stazione a mezzo di istrumenti di consenso tipo F. S. e dei dispositivi a rotaia isolata per l'occupazione dei segnali e la liberazione degli istrumenti di blocco e di consenso con l'ultimo asse dei treni. Fra gli impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1918 sono da citarsi:

a) *Impianto e sistemazione degli apparati centrali nelle stazioni di Rogoredo, Greco Milanese, Musocco, Locate, Villamaggiore, Pavia, Cava Manara, Bressana Bottarone, Lungavilla, Voghera, Milano P. R., Milano S. Cristoforo, Milano Centrale lato ovest, Milano Trotter (Magazzini raccordati), Padova Centrale, Padova C. M., Vicenza, Diano Marina, Oneglia, S. Lorenzo, Sestri Ponente, Savona Fornaci (nuova stazione), Arenzano, Porto Maurizio, Ronco, Arquata, Bonassola, Mulinetti, Corniglia e sui tratti Pieve di Sori-Recco, Arenzano-Savona e Livorno C.-Quadrivio Navicelli.*

b) *Impianto del blocco e degli apparati centrali sui tratti: Bardonecchia-Modane, Bussoleto-Salbertrand, Milano-Lambrate-Lambrate Smistamento, Treviglio-Rovato, Rezzato-Peschiera, Melegnano-Piacenza, Piacenza-Pontenure, Castelguelfo-Parma, Carmignano-Ponte sul Brenta, Pisa-Livorno, Grosseto-Chiarone, Civitavecchia-Chiarone, Roma Trastevere-Civitavecchia, Roma Termini-Roma Trastevere, Napoli-Torre Annunziata.*

c) *Sistemazione del segnalamento al posto di movimento di Exilles e nelle stazioni di Vanzago, Parabiago, Legnano, Tavernelle, Caprioglio Albiano, Licciana Terrarossa, Pian di Casale, Bajano, Albacina, Serra S. Quirico, Jesi, Buffoluto, Casalvelino, Montegiordano, Cutro, La Verda, Capo Spartivento.*

Inoltre al 30 giugno 1918 erano pressochè ultimati i provvedimenti di segnalamento e di sicurezza richiesti dall'autorità militare, in conseguenza degli impianti di posti d'incrocio e di scali militari o delle trasformazioni di fermate in stazioni, a Campagnola, Medulfe, Pontirolo, Paradigna, Vicobellignano, Volta Bresciana, Mezzani-Rondani, Montirone, Bozzolo, Marcaria, Ospitaletto Bresciano, S. Zeno Folzano, Sterpara, Vetrice, S. Lorenzo Maggiore, Corsano, Cristina, Ponte Albanito, Franciosa, Valle Maddaloni, Grumo, Acquaviva, S. Basilio, in conseguenza dei posti di movimento fra Mola e Polignano, fra Monopoli e Fasano, fra S. Vito de'Normanni e Brindisi, fra Grottaglie e Francavilla, fra Taranto e Chiatona, fra Grumo e Acquaviva, fra Chiatona e Ginosa.

Al 30 giugno 1918 era in funzione un numero di apparati centrali corrispondente a 7.500 leve idrodinamiche, raggruppate in 380 cabine, ed a 2.500 leve Saxby, raggruppate in 250 cabine, e si avevano in esercizio 380 sezioni di blocco assoluto per una estensione di circa 1.310 km.

Si sono estesi gli impianti di avvisatori ai P. L. azionati sia da appositi pulsatori, sia dai treni stessi con pedali a rotaia isolata.

In seguito ai buoni risultati degli esperimenti eseguiti a Terni

per il controllo elettrico degli scambi, si è applicato tale dispositivo, opportunamente migliorato, nell'impianto degli apparati Saxby di Torre Annunziata, il quale ha gli istradamenti controllati elettricamente.

Il blocco fra Bardonecchia e Modane, che esige un esercizio speciale, e la esistenza del raccordo S. Gobain presso Modane hanno richiesto lo studio e la costruzione di nuovi apparecchi di consenso, i quali potranno trovare utile applicazione nei casi pratici del genere. È in corso di studio un nuovo tipo di semaforo atto a dare ai treni le indicazioni precise e positive per regolarne la corsa nelle stazioni e nelle diramazioni e ciò secondo una nuova proposta di sistemazione dei segnali fissi.

MASSICCIATA. — Durante il 1917-18 furono approvati lavori per risanamento e sistemazione della massicciata principalmente sulle linee *Napoli-Potenza, Torino P. S.-Rho, Rogaredo-Pavia, Torreberetti-Bivio Gravellone, Sampierdarena-Ventimiglia, S. Giuseppe-Acqui, Tortona-Novì;* e si provvede alla esecuzione di parte dei detti lavori e di parte di quelli approvati nei precedenti esercizi, nonchè a risanamenti e ricarichi in conto manutenzione ordinaria. In complesso fu eseguito il risanamento di circa km. 38 di binario e furono impiegati mc. 42.000 di ghiaia e pietrisco.

Si presume che il primo risanamento della massicciata a carico dei fondi patrimoniali debba farsi per altri 4.432 km. di binario.

RAFFORZAMENTO E SISTEMAZIONE TRAVATE METALLICHE, NUOVE TRAVATE, PONTI IN MURATURA ED IN CEMENTO ARMATO. — Anche in questo anno i lavori relativi alla sistemazione dei ponti metallici, per le speciali difficoltà nell'approvvigionamento del ferro, sono rimasti quasi tutti sospesi.

I principali lavori ultimati al 30 giugno 1918 sono i seguenti:

rinforzo delle travate sul torrente Timonchio della linea Vicenza-Schio, sul torrente Imella e sul fiume Tevere della linea Roma-Chiusi e sul torrente Maida III della Battipaglia-Reggio;

costruzione di nuove travate nel ponte sul Redefossi della linea Milano-Piacenza e opere murarie relative alla costruzione di una nuova travata nel ponte sul Iato della Taranto-Metaponto;

costruzione di volti in muratura in sostituzione di travate metalliche nei ponti sul torrente Vizzana della Parma-Spezia e sul torrente S. Pietro della Palermo-Bicocca.

Si è poi continuato l'allestimento di numerosi progetti per sistemazione dei ponti in ferro, da presentarsi all'approvazione, appena le condizioni del mercato saranno migliorate, in base ad un organico programma di sistemazione di molte linee sulle quali è necessario togliere le attuali limitazioni alla circolazione di locomotive pesanti. Questo programma si riferisce principalmente alle linee:

Torino-Modane, Savona-Carmagnola, Genova-Savona-Ventimiglia, Genova-Spezia, Oleggio-Confini Svizzero, Colico-Sondrio, Colico-Chiavenna, Verona-Venezia, Treviso-Belluno, Mestre-Cormons, Udine-Pontebba, Codogno-Cremona, Bologna-Milano, Modena-Mantova-S. Antonio, Bologna-Nogara, Ferrara-Rimini, Parma-Spezia, Parma-Piadena, Pisa-Spezia, Firenze-Faenza, Ancona-Foggia, Roma-Chiusi, Orte-Terni, Pescara-Sulmona, Foggia-Napoli, Napoli-Metaponto-Taranto, Bari-Taranto, Battipaglia-Reggio C., Metaponto-Reggio C., Licata-Siracusa.

Si è inoltre intrapreso lo studio dei progetti per ripristinare i ponti in ferro rimasti distrutti o danneggiati in seguito alle operazioni di guerra.

RADDOPPIAMENTI DI BINARI. — Durante l'anno 1917-18 poco sviluppo potè darsi ai lavori per raddoppiamento di binari, ad eccezione di quelli interessanti le linee del Veneto richiesti di urgenza dall'autorità militare.

In detto esercizio furono completati i lavori per il raddoppiamento di km. 8,081 nei seguenti tronchi:

Km. 6,881 Verona-Dossobuono. — attivato il 17 aprile 1918.
 » 1,200 Schio C.-Schio Succ. » il 15 luglio 1917.

La situazione dei raddoppiamenti binari approvati dal 30 giugno 1905 e attivati od in corso di esecuzione al 30 giugno 1918 risulta dall'allegato n. 16.

IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA. — Al 30 giugno 1918 lo sviluppo dei binari elettrificati era di circa km. 800 e quello delle condutture di alimentazione di 142 km. di linee aeree e 132 km. di cavi unipolari. Lo sviluppo delle condutture primarie costruite ed esercitate dall'Amministrazione era di 810 km. (dei quali 740 di terna su palificazione e 70 in cavo sotterraneo trifase). Le coppie di fili telefonici misuravano 2.400 km. Si avevano pure, costruite ed esercitate dall'Amministrazione, 36 sottostazioni statiche e rotanti della potenza complessiva di 100.000 K. W. A. e 5 sottostazioni ambulanti di 9.430 K. W. A.

Si avevano inoltre i seguenti impianti costruiti ed esercitati da società private: condutture primarie km. 2.070, dei quali 1.340 passeranno all'Amministrazione ferroviaria alla scadenza dei contratti in vigore e 730 resteranno alle società; sottostazioni di trasformazione 14, delle quali 11, della potenza complessiva di circa 45.000 K. W. A., passeranno all'Amministrazione e 3, della potenza di 10.000 K. W. A., resteranno alle ditte.

A tali impianti sono da aggiungersi le centrali generatrici in numero di 8 (comprese 2 termiche di riserva) con una potenza di circa 100.000 Kw., delle quali 6 sono di proprietà di società private e 2 appartengono all'Amministrazione.

Nel 1917-18 si eseguirono i seguenti lavori e studi più importanti:

Cenisio. — Furono studiati ed in parte attuati importanti provvedimenti per meglio assicurare l'esercizio e rafforzare gli impianti. Fu provveduto alla elettrificazione dei binari d'incrocio a Chiomonte, alla elettrificazione del nuovo posto di movimento ad Exilles, alla costruzione della terza primaria Chiomonte-Bussoleno, al raddoppiamento di sezione dei fili di contatto da Salbertrand a Chiomonte e nella galleria del Frejus ed al rafforzamento degli interruttori dei quadri a 4000 V. in tutte le sottostazioni. Assai importante è poi il lavoro in corso per trasformare la sottostazione rotante di Bardonecchia in Centrale idroelettrica, specialmente delicato per la necessità di mantenere attivi, durante la trasformazione, i gruppi rotanti per lo scambio di energia fra l'Azienda elettrica municipale di Torino e la Società Maira.

Savona-Ceva. — Elettrificazione dei binari del fascio merci nella stazione di Savona, raddoppio della sezione dei conduttori di contatto sul tronco Savona-Sella, modificazioni attrezzature elettriche a Sella in dipendenza del raccordo della funicolare per le miniere di Cadibona.

Linee dei Giovi. — Elettrificazione del binario di raccordo fra il parco Forni e la stazione di Cornigliano, ultimazione impianto telefoni selettivi, modificazione attrezzature nella stazione di Ronco per l'allacciamento con la primaria Sangone-Ronco, posa dei comandi a distanza per gli interruttori della sottostazione di Montanesi da quella di Mignanego.

Erano in corso l'elettrificazione della stazione di Genova B. e dello scalo di Terralba ed un parziale ricambio del filo di contatto nella galleria di Ronco.

Milano-Varese. — Sistemazione terza rotaia nelle stazioni di Busto Arsizio e di Varese. Studi per il riordinamento degli impianti elettrici sul tronco Varese-Porto Ceresio passato alle ferrovie dello Stato.

Lecco-Monza. — Vennero iniziati i lavori per impiantare una nuova terna primaria aerea da Usmate a Calolzio destinata a meglio assicurare la continuità della trasmissione di energia prima effettuata in quel tratto a mezzo di un solo cavo trifase.

Linee Valtellinesi. — Fu proseguito il graduale miglioramento degli impianti elettrici di queste linee e quasi ultimato il raddoppiamento delle terne primarie fra Morbegno e Ardenno e fra Colico e Samolaco ed il raddoppiamento delle condutture di alimentazione delle stazioni. Era in corso la sistemazione delle sottostazioni.

Proseguirono attivamente gli studi intesi a perfezionare macchinari e materiali per gli impianti fissi col valido contributo del Cantiere trazione elettrica, in corso di sistemazione e di ampliamento, la cui opera fu in parte utilizzata anche per altri lavori urgenti, specialmente di interesse militare.

Nel decorso esercizio venne sviluppato il progetto definitivo ed iniziata la costruzione degli impianti idroelettrici sui torrenti Melezet e Rochemolles. I lavori di costruzione di questi impianti, affidati dal Ministero dei lavori pubblici alla nostra Amministrazione in base al D. L. 26 aprile 1917, n. 864, si svolgono con relativa lentezza per un complesso di cause, fra le quali hanno gran parte le condizioni climatiche della località dove si sviluppano i lavori, la scarsità di mano d'opera e le difficoltà di approvvigionamento di materiali.

Per l'impianto del Melezet la condotta forzata è in costruzione nelle officine della società, con la quale tempestivamente erasi concluso le trattative per la lavorazione delle lamiere. Fu stipulato il contratto per la fornitura delle turbine e portate a buon punto le trattative per la fornitura dei meccanismi accessori per l'impianto del Melezet e la costruzione della condotta forzata del Rochemolles. Tali trattative riuscirono alquanto difficoltose, dovendosi fornire alle ditte le materie prime.

Venne appaltata, in vari lotti, la costruzione delle opere di terra e murarie per l'impianto del Melezet ed in parte quella per il canale del Rochemolles.

Fu costruita in economia una conduttura elettrica lungo tutto il percorso del canale del Melezet, per fornire energia elettrica nei vari cantieri di lavoro, e vennero provvisti ed attivati adatti gruppi elettro-compressori per l'escavazione delle gallerie. Analogamente, una conduttura elettrica fu costruita lungo la sede del piano inclinato del Rochemolles per alimentare il motore dell'argano del piano inclinato e sarà prolungata lungo la sede del canale per fornire l'energia ai cantieri di lavoro.

Furono intensamente condotti i lavori ai macchinari, al fabbricato, ed alle adiacenze per trasformare la sottostazione di Bardonecchia in centrale idroelettrica.

Per estendere la trazione elettrica da Susa per Bussoleno a Ronco, furono conclusi nel decorso esercizio finanziario gli accordi con la cassa di risparmio di Torino che anticipa cinquanta milioni da rimborsarsi in annualità a norma dell'art. 15 del D. L. 25 gennaio 1917, n. 57. Inoltre è stato approvato il progetto, e furono subito iniziati i lavori per la elettrificazione.

LAVORI DIVERSI. — Per l'*arredamento dei porti* nell'anno 1917-18 fu autorizzata la spesa di lire 126.000 a carico della somma di lire 6.484.000 che, in base alla legge 14 luglio 1907, n. 542, deve gravare sul bilancio ferroviario (parte straordinaria): quindi la spesa impegnata a tutto il 30 giugno 1918 fu di lire 2.289.144,45.

Alla data 30 giugno 1918 lo stato dei progetti e dei lavori era il seguente :

Napoli Porto. — L'arredamento del nuovo sporgente Vittorio Emanuele II fu limitato all'impianto dei binari. Sono tuttora sospese le pratiche per la fornitura e l'impianto degli elevatori e scaricatori elettrici del carbone in considerazione delle difficoltà di approvvigionamento di tali apparecchi nelle attuali condizioni dell'industria nazionale. Venne effettuato il trasporto, dalla banchina di recinzione dei bacini di carenaggio al molo Masaniello, di due gru elettriche e sono in corso le pratiche per consegnare dette gru alla R. Capitaneria del Porto. Furono impiantati i binari sulla banchina di detto molo.

Brindisi Porto. — È in corso di compilazione la proposta relativa agli impianti ferroviari di allacciamento della nuova banchina al seno di levante ed all'arredamento di essa con una gru elettrica per lo scarico del carbone.

Speria Marittima. — Pure per le condizioni dell'industria nazionale è tuttora sospeso l'acquisto di una gru elettrica da 25 tonnellate scorrevole su stilate fisse da impiantarsi sul prolungamento del molo per lo scarico dei marmi.

Savona Marittima. — Vennero sospesi gli studi per l'impianto di due gru elettriche all'ingresso della darsena Vittorio Emanuele, in vista delle difficoltà attuali di approvvigionare i meccanismi in paese.

Ancona Porto. — È in corso di compilazione la proposta per l'arredamento del porto mediante gru elettriche e fasci di binari sulla banchina 29 Settembre.

Trapani Porto. — È in corso di compilazione la proposta per l'allacciamento ferroviario del porto e per l'arredamento di questo con una gru elettrica a portico.

Ai nuovi lavori di arredamento che si renderanno necessari l'Amministrazione ferroviaria provvederà entro i limiti delle somme stanziare dietro le indicazioni che le perverranno dall'apposita Commissione portuale.

Lo stato dei progetti e dei lavori per l'arredamento a carico del bilancio ferroviario era il seguente al 30 giugno 1918:

Venezia Marittima. — Fu rimandata per deficienza di fondi l'integrale trasformazione dell'attuale impianto idrodinamico in elettrico; ma vennero rilasciate le ordinazioni relative alla trasformazione di una parte dell'impianto avente carattere di speciale urgenza ed allo acquisto di nuovi arganelli elettrici.

Savona Marittima. — Fu sospesa la compilazione della proposta relativa all'impianto di arganelli elettrici per la manovra dei carri e la giratura delle piattaforme, vista la difficoltà di poter in questo momento eseguire il lavoro.

Spezia Marittima. — Venne compilata la proposta circa l'impianto di arganelli elettrici per la manovra dei carri; ma fu sospesa l'attuazione dei lavori in vista delle attuali condizioni del mercato.

Altri provvedimenti furono adottati per arredare i porti, salvo il rimborso della spesa da parte di altre Amministrazioni, e cioè:

Genova Porto. — Si ordinò la fornitura di 4 gru elettriche per l'arredamento della banchina Marinetta e del prossimo magazzino in cemento armato.

Scalo Navicelli Livorno. — Ultimata la fornitura di 3 gruette a verricello elettrico e di uno scaricatore elettrico per cereali occorrenti per l'arredamento della nuova darsena e del magazzino in cemento armato per deposito cereali. In corso le pratiche per l'impianto.

Rada di Vado. — Deferito al Genio Civile lo studio per impiantare un pontile in cemento armato e arredarlo con gru elettriche a ponte.

Venezia Marittima. — Tuttora sospese le pratiche con la Direzione Generale delle opere marittime (Ministero dei LL. PP.) per definire a chi debbasi imputare la spesa relativa al 1° gruppo di lavori per l'arredamento del Nuovo Molo di Ponente, che comprende, fra l'altro, l'impianto di 6 gru elettriche, 24 arganelli elettrici e 2 carrelli trasbordatori.

Genova Porto. — Tuttora allo studio il progetto circa l'impianto di arganelli elettrici per la giratura delle piattaforme e la manovra dei carri in sostituzione dei cavalli. Trovasi sempre in esame presso il Consorzio il progetto per l'arredamento con carrelli trasbordatori del ponte Biagio Assereto e la questione di analogo impianto pel Ponte Caracciolo.

APPROVVIGIONAMENTI.

Le difficoltà per approvvigionare le materie occorrenti all'esercizio ferroviario, già gravi in passato, perdurarono nell'anno 1917-18; anzi si acuirono per alcune categorie di materiali, come quelli ferrosi, in seguito alla produzione sempre più intensa delle industrie belliche. E se la requisizione, da parte dell'autorità militare, degli stabilimenti produttori di materiale grezzo e lavorato servì a garantire in qualche modo le forniture dei quantitativi indispensabili per l'esercizio ferroviario, tali forniture furono troppo spesso soggette alle fluttuazioni dei bisogni diretti della guerra, ai quali vennero subordinate, e quasi sempre nei momenti di maggiore necessità. Gli assegni mensili di materiali ferrosi riservati alle ferrovie vennero non di rado falciati; i nostri programmi, compilati in base agli assegni stessi, non furono mai interamente eseguiti dalle ferriere nazionali, in seguito ad ordini perentori, impartiti dalle autorità militari, di dare la precedenza alle forniture più direttamente connesse con le necessità della guerra.

Fu pertanto necessario ricorrere, anche in maggiore misura che pel passato, ai mercati inglese ed americano, ed in ispecial modo a quest'ultimo, servendosi degli uffici già funzionanti a Londra ed a New-York. Ma anche su questi mercati il collocamento delle ordinazioni non era cosa facile nè sempre possibile, dati i controlli dei numerosi comitati costituiti dai diversi governi e le limitazioni da essi imposte; e ad aumentare le difficoltà concorse l'entrata in guerra degli Stati Uniti, per cui fu limitata sia la produzione degli stabilimenti di quel paese per materiale ferroviario, sia la disponibilità dei trasporti marittimi.

Dinanzi a tali difficoltà sorse il bisogno di meglio coordinare e indirizzare gli sforzi delle varie Amministrazioni di Stato per gli approvvigionamenti all'estero; e con decreto del 14 gennaio 1918 venne costituita la *Giunta tecnica interministeriale* incaricata di provvedere appunto al collegamento continuativo fra le varie Amministrazioni statali ed alla raccolta ed elaborazione dei dati da sottoporre al Comitato dei Ministri. Compito essenziale di tale Giunta, nella quale le ferrovie ebbero un proprio rappresentante, fu di ripartire fra le diverse Amministrazioni le disponibilità finanziarie e di tonnellaggio e di ridurre opportunamente i depositi di merci esistenti, in attesa di spedizione, negli Stati Uniti.

In seguito a riunioni tenutesi presso il Ministero per le armi e munizioni, venne determinata la ripartizione mensile dei materiali

ferrosi fra le varie Amministrazioni, allo scopo di evitare concorrenze e formazione di depositi: alle ferrovie furono assegnate tonnellate 7000 di acciaio e tonnellate 2000 di ghisa al mese. Venne inoltre costituita a Parigi una Delegazione del Commissariato carboni alla quale si prepose un funzionario del Servizio Approvvigionamenti incaricato di svolgere presso i vari Dicasteri le trattazioni riguardanti forniture e trasporti dei carboni e di altri materiali attraverso la Francia.

In una seduta del Consiglio interalleato, tenutasi nel marzo 1918 a Parigi per l'esame dei preventivi degli acquisti dell'Inghilterra, Francia e Italia agli Stati Uniti, il presidente del Consiglio stesso fece speciale elogio all'Italia per la costituzione ed il funzionamento della Giunta tecnica, talchè la Francia provvide a costituire un organismo analogo. Particolare interessamento ottenne il procedimento adottato dalle ferrovie dello Stato italiane per raccogliere i dati e controllarli, non solo presso la Giunta tecnica, che, su proposta del rappresentante del Tesoro, stabilì di adottare eguale procedura presso tutte le Amministrazioni di Stato, ma anche presso il Comitato interalleato, che richiese i nostri modelli per averne norma nelle registrazioni da adottarsi presso le altre nazioni alleate.

Le scarse disponibilità di tonnellaggio per trasporti dall'America non permisero di ritirare dagli Stati Uniti la quantità prevista di materiali ferrosi; e perciò si ottenne dal Ministero per le armi e munizioni l'assegno mensile per ferro ed acciaio: di 3350 tonnellate provenienti dall'industria nazionale; di 1000 tonnellate da trasportarsi mensilmente dagli Stati Uniti. Inoltre venne convenuta l'assegnazione mensile di 1000 tonnellate di ghisa dalle disponibilità esistenti in Italia per conto del Ministero armi e munizioni e di 1000 tonnellate da quelle esistenti in America. Fu infine concordato che sarebbe stato concesso alle ferrovie un assegno mensile di tonnellaggio per il trasporto delle rotaie e del materiale d'armamento dagli Stati Uniti.

Da ultimo furono iniziate trattative con le autorità militari e con i diversi Ministeri allo scopo di assicurare all'Amministrazione tutte le materie che fossero per rendersi disponibili al cessare delle ostilità e che potessero tornare utili per quelle riparazioni del materiale ferroviario, che già si prevedevano indifferibili dopo un periodo di intenso sfruttamento occorso per corrispondere alle esigenze del traffico dopo guerra.

Le liquidazioni degli acquisti importarono nel 1917-18 una somma di L. 168.518.464,60, così ripartita:

Materiale rotabile	L.	34.050.026,44
Combustibili diversi (legna, ligniti, coke, carbone vegetale, ecc.)	»	13.605.454,74
Materiali metallici d'armamento	»	31.894.478,08
Materiale fisso.	»	5.235.345,33

Traverse e legnami d'armamento L.	7.888.890,80
Macchinario d'officina »	1.832.481,97
Stampati e cancelleria »	4.318.694,21
Olii e lubrificanti »	8.445.004,72
Stoffe per vestiario - Berretti - Confezione vestiario »	4.523.914,52
Materiali e materie diverse »	56.724.173,79

Non sono comprese in questi pagamenti le spese degli acquisti fatti per conto di altre Amministrazioni dello Stato e dei quali anche nel 1917-18 fu affidato l'incarico all'azienda ferroviaria.

Combustibili. — Nelle somme indicate non figura la spesa per l'acquisto di carbone fossile nè quella dei noli, avendo il Commissariato generale dei carboni, sino dal 1° marzo 1917, assunto l'esecuzione dei contratti per l'approvvigionamento del fossile e la gestione dei piroscafi.

La somma di L. 13.605.454,74 riguarda pertanto unicamente l'acquisto di lignite, legna da ardere, coke, carbone vegetale, carbonella, ecc.: occorsero L. 6.801.986,30 per la sola lignite. L'impiego di questa, iniziato sullo scorcio del precedente esercizio sulle macchine di manovra, venne esteso con opportune miscele di carbon fossile anche alle locomotive dei treni ordinari e specialmente merci: il consumo mensile andò variando secondo le cifre e le circostanze esposte laddove si parla della trazione a vapore, e precisamente delle gravi difficoltà incontrate per deficienza di quantità e qualità del carbone disponibile, sia estero che nazionale.

Olii e lubrificanti. — I rifornimenti degli olii minerali e vegetali per ungimento ed illuminazione, di petrolio, benzina e nafta furono fatti mediante trattativa privata, parte in Italia e parte all'estero, in America ed in Inghilterra, come è specificato qui di seguito.

LUOGO DI ACQUISTO	Importo		Importo totale
	delle forniture	dogana, aggio e tassa di vendita	
	— Lire Italiane	— Lire Italiane	— Lire Italiane
Estero.	8.559.198,11	9.665.445,69	18.224.643,80
Italia	7.050.375,51	—	7.050.375,51
Totale . . .	15.609.573,62	9.665.445,69	25.275.019,31

È da notarsi che nella cifra di L. 9.665.445,69 è pure inclusa per L. 3.711.425,60 la spesa di dogana incontrata per benzina acquistata

per conto del Ministero dei lavori pubblici e del Comitato combustibili nazionali.

Gli acquisti più importanti fatti in America sono di:

Tonnellate 11.300 circa d'olio minerale scuro per lubrificazione del materiale rotabile;

Tonnellate 3.650 di benzina;

Tonnellate 3.000 di petrolio;

Tonnellate 2.300 di olio speciale per cilindri delle locomotive.

Materiale fisso - Materiale d'armamento. — Nel prospetto che segue figurano i materiali acquistati per l'ordinaria manutenzione dell'armamento, dei congegni fissi nelle stazioni e lungo le linee in esercizio, nonchè per i nuovi lavori in gran parte d'interesse militare.

MATERIALI ACQUISTATI	A trattativa privata con Ditte		Compressivamente (Lire)
	nazionali (Lire)	estere (Lire)	
Materiali metallici di armamento	5.170.250	40.850.000	46.020.250
Materiale fisso	3.522.000	375.000	3.897.000
Traverse di legno e legnami speciali d'armamento	12.081.531	—	12.081.531
TOTALI	20.773.781	41.225.000	61.998.781

I materiali metallici d'armamento acquistati in Paese comprendono: tonn. 3.700 di rotaie ricavate dalle spuntature dei lingotti per proiettili; tonn. 259 di materiale minuto d'armamento; tonn. 67 di laminati diversi per scambi; tonn. 535 di getti di ghisa; tonn. 38 di getti di acciaio; tonn. 125 di materiale Decauville.

Inoltre fu affidata all'industria nazionale la lavorazione di tondo proveniente dall'America per farne caviglie e chiavarde, e la laminazione di *billettes*, pure provenienti dall'America, per ricavare piastrene e profilati diversi. Da tale lavoro di trasformazione si ricavarono: 1.500.000 piastrene d'armamento; 1.850.000 caviglie; 436.000 chiavarde; tonnellate 1.401 di laminati diversi.

Fra i materiali metallici d'armamento acquistati in Paese sono pure compresi alcuni tipi di materiali speciali per le linee a trazione elettrica per l'importo complessivo di L. 195.547. Persistendo le difficoltà d'approvvigionamento incontrate nello scorso anno, si dovette continuare ad affidare alle acciaierie dagli Stati Uniti le più importanti forniture di materiali; e cioè: tonnellate 33.150 di rotaie, tonn. 1.756 di ganasce, tonn. 2.620 di piastre, tonn. 900 di barre tonde da mm. 19.

Il materiale fisso (gru di sollevamento, chiusure di linee, stadere a ponte, materiali per condotte d'acqua, apparati centrali di segnalamento, di manovra e di blocco) fu quasi tutto acquistato in Paese, per un importo complessivo di L. 3.522.000, ivi comprese L. 385.000 per rifornimento della glicerina occorrente negli apparati centrali con manovra idrodinamica. All'estero furono ordinate tonnellate 120 di fune di acciaio a 4 o 24 capi, per le trasmissioni flessibili degli apparecchi da segnalamento,

Le difficoltà per la provvista delle traverse si accentuarono sempre più, in causa della crescente deficienza di mano d'opera e dell'elevatissimo prezzo del legname; prezzo prodotto a sua volta dall'enorme ricerca per legna da ardere e per tronchi di quercia da parte di stabilimenti privati, specialmente navali. E mancò la possibilità di acquisti all'estero, oltre che per gli elevatissimi prezzi aggravati dal forte aumento del cambio, per le gravi difficoltà dei trasporti marittimi e terrestri. Per varie delle forniture in corso nel secondo semestre 1917, si prolungarono a tutto dicembre le concessioni scalari da L. 1 a L. 1,30 per traversa, che già si erano istituite nel semestre precedente per incoraggiare i fornitori a mantenere i loro

impegni, data per essi la maggiore convenienza di destinare le piante a legna da ardere o al ricavo di altri legnami per il libero commercio.

Si procurò di avere da ditte private il maggiore quantitativo possibile di forniture elevando, dal settembre 1917, gradatamente i prezzi secondo le esigenze del mercato fino a raggiungere quasi il 100 % di aumenti sui prezzi dell'anno precedente. Fu così possibile di avere forniture per un complessivo minimo obbligatorio di 1.283.300 traverse di rovere, cerro, faggio ed olmo. I prezzi nudi delle traverse risultano:

di L. 11,83 per quelle di rovere (1^a categoria) e

di L. 10,30 per quelle di cerro, faggio, olmo.

I contratti stipulati dovettero, pressochè tutti, essere saldati al 30 giugno 1919; ma specialmente a causa della deficienza della mano d'opera, alcune importanti forniture non hanno finora avuto principio di esecuzione. Con gli acquisti che si poterono concludere essendo coperto soltanto una parte del fabbisogno generale di traverse, si rese manifesta la necessità di estendere quanto più possibile il sistema delle lavorazioni dirette acquistando o provocando la requisizione di tagli di boschi da sfruttarsi in economia o per mezzo di cottimisti.

E così, oltre le nostre lavorazioni dirette di Gallipoli Cognato e di bosco di Castelrigone già in corso dal primo semestre 1917, si ottenne la requisizione di piante appartenenti alle parrocchie di Vepri in Comune di Massa Martana (Perugia), di diverse della Diocesi dei Marsi per un complessivo ricavo di circa 35.000 traverse; si acquistarono inoltre le piante di una zona del bosco Guardiola per circa 10.000 traverse. Oltre tali lavorazioni, già in corso, si inizieranno, nella prossima ventura stagione silvana, quella delle piante requisite della Parrocchia di Civita d'Antino per circa 10.000 traverse e quella importante dei boschi Quarto e Spigno del Comune di Montesantangelo le cui piante, ceduteci dal Comune in numero di almeno 100.000, da sfruttarsi in 5 anni, si prevede possano fornire almeno 1.400.000 traverse. Sono in corso, per questa lavorazione, gli impianti per la segheria, strade di esercizio nei boschi e trasporti con teleferica dal bosco alla nostra stazione di Manfredonia in modo da potere, col prossimo autunno, dare il massimo sviluppo alla produzione ed ai trasporti di traverse.

Furono proseguite le pratiche per altri acquisti o per la requisizione di altre piante adatte, nell'intento di assicurare possibilmente nell'anno 1918-19 una produzione diretta di entità piuttosto rilevante in aggiunta alle possibili forniture con ditte private.

Nell'anno 1917-18 si ricevettero sulle forniture in corso i seguenti quantitativi di traverse per linee a scartamento normale:

a) dalle ditte private 616.842 (delle quali 377.120 di rovere, 72.085 di cerro, 150.632 di faggio, 11.120 di olmo, 3.741 di scarto ferrabili, e 2.144 scarti non ferrabili) oltre a 6.192 ridotte;

b) dalle nostre lavorazioni dirette n. 33.927 (delle quali 17.290 di rovere, 12.078 di cerro, 137 di faggio, 1.044 di eucaliptus, 2.797 scarti ferrabili e 581 scarti non ferrabili) oltre a 1.116 ridotte.

Inoltre si ricevettero sulle forniture in corso e si ricavarono dalle nostre lavorazioni, complessivamente, mc. 3.970 di *legnami da scambi* e mc. 781 di *legnami per ponti metallici*, di diverse essenze. Per i legnami speciali da scambi, essendo rimasti sospesi molti lavori prima preventivati, si è potuto fare fronte ai bisogni nostri con la disponibilità della scorta, senza ricorrere a nuovi acquisti. Per i legnami da ponti, dato il prezzo elevatissimo dei legnami squadrati, si è provveduto a ricavarli dalle nostre lavorazioni dirette anzichè acquistarli da privati.

Nel cantiere d'iniezione della Società Rueping in Napoli furono iniettati i seguenti legnami provenienti dalle forniture in corso: n. 383.082 traverse, mc. 4.636 di legname da scambi e mc. 235 di legnami per ponti metallici. L'iniezione, come già nello scorso anno, fu eseguita con soluzione di cloruro di zinco a 3 gradi Beaumé; mancando qualsiasi disponibilità di olio di catrame, tanto in Italia che all'estero.

Materiale rotabile. — Nel 1917-18 furono iniziate e condotte a termine le pratiche per l'acquisto di n. 150 carri scoperti, serie L, presso la Soc. Off. « San Giorgio » di Sestri Ponente, a L. 9.100 ciascuno.

Fu inoltre rilasciata l'ordinanza di n. 1.400 carri serie L, con telaio misto, in ferro e legno, al prezzo di L. 10.150 ciascuno (escluse

le sale montate, i ganci di trazione e di riserva, ed il ferro necessario per ricavare le parti metalliche; il tutto da fornirsi dall'Amministrazione ferroviaria), così suddivisi :

Alla Soc. An. Fervet, Bergamo	N. 400
» Off. Meccaniche di Roma	» 150
» » » Piacentine Piacenza	» 150
» » » di Arezzo	» 200
» » » A. Magliola e figli	» 350
» » » Lodigiane	» 150

Dalle Off. Meccaniche di Milano vennero offerti 35 carri con telaio in ferro a scartamento normale, la cui utilizzazione si presentava assai vantaggiosa e che, dati i bisogni dell'esercizio, vennero acquistati, con lo sconto del 3 %, ai prezzi seguenti :

N. 6 coperti con freno a mano al prezzo di L. 12.100 ciascuno	
» 3 » senza freno a mano	» 10.600 »
» 3 scoperti con freno a mano	» 10.350 »
» 7 coperti senza freno a mano	» 8.700 »
» 3 a sponde basse con freno a mano	» 9.000 »
» 7 a sponde basse senza freno a mano	» 8.400 »
» 6 a sponde basse con bilico senza freno a mano	» 8.990 »

In vista del bisogno crescente di nuovi locomotori gruppo E-550, se ne ordinarono alla Società Italiana Westinghouse di Vado Ligure 12 al prezzo di L. 290.000 ciascuno, con l'obbligo di somministrare alla ditta le sale montate, gli alberi e le relative manovelle, i lungheroni e le lamiere, le billettes, i getti di acciaio, ecc.

Fu inoltre provveduto all'acquisto di 4 zattere salvagente del tipo americano, delle quali due della capacità di 35 e due della capacità di 20 persone; galleggianti da tenersi per scorta a Civitavecchia per i piroscafi che fanno servizio sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci.

Per provvedere alle grosse ferramenta destinate al nuovo materiale furono rilasciate le seguenti ordinazioni :

Alla Ditta « *Detroit Tube Company* » N. 7.728 tubi surriscaldatori trafilati a freddo per locomotive gr. 740;
 alla Ditta « *Warton Steel Company* » T. 570 di ghise diverse per locomotive gr. 740;
 alla Ditta « *Railway Steel Spring Co.* » N. 2181 molle a balestra ed a bovolo e N. 92 anelli del duomo per locomotive gr. 740;
 alla Ditta « *Pittsburg Co.* » N. 12.237 tubi bollitori piccoli e N. 1920 grandi per locomotive gr. 740;
 alla Ditta « *Winnield Iron Co.* » tonnellate 251 di ghise speciali delle quali N. 84 di qualità Sylva, tonnellate 112 Wellholme e tonnellate 55 bargate;
 alla Ditta « *Walter Somers di Halesowen* » N. 12 serie di alberi a manovella per locomotive gr. E. 550;
 alla Ditta « *Griffith di Sheffield* » N. 40.000 molle a bovolo per un importo di Est. 32.000;

alla Ditta « *American Car* » N. 4.000 sale montate per carri con ruote Griffin Classe G. 30 da mm. 980;

alla Ditta « *Fonderia Milanese di acciaio, Milano* » N. 25.000 coppie di elico-ralle al prezzo di L. 3,85 la coppia;

alla « *Compagnia Italiana Westinghouse di Freni di Torino* » N. 83 assortimenti completi per freno W. per locomotive gr. 740;

alla « *Società Alti Forni Fonderie Acciaierie e Ferriere Franchi-Gregorini di Brescia* » assi montati Classe S. N. e tubi per carri F. ed L. con telaio di ferro.

A quest'ultima ditta vennero pure ordinati gli assi montati ed i tubi per le locomotive e tenders gr. 740.

Per i profilati ottenuti dalla laminazione di *billetes* americane ed occorrenti per il nuovo materiale, vennero rilasciate le ordinazioni alle seguenti ditte italiane: Ferriere di Voltri, Soc. An. Ind. A. Bagnara, Metallurgica Ossolana, Ferriera del Riccò, Ferriera di Chivasso, Ditta P. M. Ceretti.

Alle ditte costruttrici dei 2050 carri scoperti Serie L. e dei 250 carri coperti Serie F, di cui è cenno nella Relazione del precedente esercizio, l'Amministrazione si era obbligata a fornire i ferri necessari per il loro allestimento. Ma poichè il Ministero per le armi e munizioni apportò una riduzione agli assegni mensili di materiali ferrosi destinati alle ferrovie, ne conseguì un notevole ritardo nella costruzione dei carri.

In seguito poi alla domanda delle ditte costruttrici per una revisione dei patti convenuti, furono stipulati accordi sulla base di nuove condizioni.

Macchinario. — Per il trasporto delle ligniti dalle miniere alla più prossima stazione ferroviaria fu provveduto all'acquisto di 60 camions di tipo militare, della portata di tonnellate 3 a 3 ½ al prezzo di L. 25.000 ciascuno: 50 vennero impiegati per il servizio di trasporto dalle miniere del Mercure alla stazione di Lagonegro e gli altri 10 destinati al trasporto di lignite da altre miniere, di legnami ed altri materiali diversi.

Per macchinari diversi destinati a officine, depositi e squadrialzo furono inoltre passate a ditte nazionali 69 ordinazioni per un importo complessivo di L. 477.176,37 e 4 ordinazioni a ditte estere, tre delle quali per un importo complessivo di L. st. 604.14, ed una per un importo di dollari 42.542.

Materiali di officina, pezzi di ricambio, materiali di esercizio e materiali di ordinario consumo. — Gli acquisti fatti durante l'anno finanziario 1917-18, esclusivamente col mezzo della trattativa privata, ammontarono a L. 71.412.496 di cui:

L. 68.751.862 per ordinazioni all'industria nazionale;

» 2.660.634 per ordinazioni all'industria estera.

Il Ministero per le armi e munizioni: *a)* per i materiali ferrosi, impegnò per sé tutta la produzione della Società Ilva ed a partire dal 1° aprile 1918 stabilì le condizioni di cessione dei materiali sulla produzione di tutte le altre ditte siderurgiche nazionali; *b)* per la ghisa avocò a sé tutta la produzione dal mese di gennaio; *c)* per il rame, lo stagno, il piombo, l'antimonio, l'alluminio, avocò a sé tutta l'importazione dal mese di maggio. L'ammontare dei materiali ritirati per il

tramite del predetto Ministero si può ragguagliare a L. 30.375.000, compreso l'importo dei materiali destinati alle ditte costruttrici di materiale rotabile.

Complessivamente quindi gli approvvigionamenti ammontarono alla somma di L. 101.787.496.

Fra gli acquisti importanti si segnalano: tonnellate 400 di verghe di rame per L. 2.500.000; tonnellate 300 ferro omogeneo L. 690.000; tonnellate 300 filo rame elettrolitico L. 2.310.000; tonnellate 3.200 zoccoli ghisa per freni L. 1.100.000; N. 87.000 molle di acciaio a bovolo lire 190.000; N. 10.800 cerchi per locomotive e veicoli lire 6.000.000; N. 102.000 porta-isolatori di ferro L. 237.000.

Stampati e cancelleria. — Le forniture di stampati (moduli diversi, carta da scrivere intestata, pubblicazioni varie) importarono la spesa di L. 1.931.882,55 di cui L. 1.180.748,40 rappresentano il costo della carta fornita gratuitamente alle tipografie della nostra Amministrazione.

Rispetto al 1916-17 si ha una maggiore spesa di sole L. 57.766,52, nonostante il forte rincaro della carta e della mano d'opera. Tale risultato è da attribuirsi alle forti economie introdotte, sia per la riduzione dei formati, sia per la unificazione dei diversi moduli, sia infine per avere adottato tipi di carta più leggeri. Le pubblicazioni degli orari di servizio importarono una spesa di lire 122.487,69, di cui L. 52.322,48 rappresentano il costo della carta fornita gratuitamente alle tipografie. La spesa della carta non stampata, della carta ed articoli da disegno, oggetti di cancelleria propriamente detti, fu di L. 1.166.729,20 con un aumento di lire 114.056,27 rispetto all'anno precedente.

Vestiaro uniforme per il personale. — In tale gestione si ebbe una spesa di lire 4.237.152 per l'acquisto di stoffe, fodere, accessori di vestiario ed oggetti diversi (camiciole, impermeabili, ecc.), fatto mediante trattative private con ditte nazionali. Dai sarti furono consegnati 100.966 capi di vestiario per un importo di lire 219.992 di sola confezione. Dalla ditta fornitrice furono consegnati 16.465 berretti, per un importo di lire 81.513. La spesa totale per il vestiario ascese a L. 4.457.144, della quale sta a carico dell'Amministrazione la sola quota del suo contributo, che varia da un quarto alla metà, a seconda della categoria degli agenti. I magazzini fornirono inoltre al personale camiciole di lana a maglia ed adeguata quantità di vestiaro impermeabili, impermeabili gommati con cappuccio, grembiati, cappelli di paglia, monogrammi, fregi, distintivi, lenzuola a sacco e relative custodie, ecc. Il contratto per la fornitura dei berretti e dei distintivi per berretti occorrenti al personale, che scadeva al 31 dicembre 1917, venne rinnovato per un anno e cioè dal 1° gennaio al 31 dicembre 1918 col precedente fornitore.

Magazzino - Movimento delle scorte. — Il fondo di dotazione di magazzino, di cui all'articolo 17 della legge organica, modificato col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, ammontava al 30 giugno 1917 a L. 139.566.813,56

Aumento per materiali metallici d'armamento servibili da togliersi d'opera, che al 30 giugno 1905 non vennero contabilizzati a credito del fondo di dotazione L. 140.396,28

L. 139.707.209,84

Riduzione per deprezzamenti nel 1917-18 di pezzi di ricambio per materiale rotabile esistente nelle scorte al 1° luglio 1905 L. 114.530,95

L'ammontare pertanto del fondo al 30 giugno 1918 era di L. 139.592.678,89

La situazione delle scorte al 30 giugno 1918 risulta dall'allegato n. 8, in cui sono distinte tre categorie:

1° Materiali in magazzino e presso i servizi per i bisogni dell'esercizio e dei lavori;

2° Materiali in corso di regolarizzazione contabile o impegnati per lavori in via di esecuzione lungo le linee e nelle officine;

3° Materiali fuori uso.

Nell'importo della prima categoria sono compresi, per un valore di lire 12.785.378,40, i materiali usati servibili tolti d'opera nell'esecuzione di lavori lungo le linee e nelle officine e che dovranno reimpietersi.

L'importo complessivo dei tre titoli ascende a lire 193.245.569,10 di cui una parte è rappresentata da forniture in corso di esecuzione e non ancora date in carico ai Servizi (cap. 52 dell'entrata, bilancio al lordo) per lire 53.652.890,21.

Però la somma di lire 53.652.890,21, indicata per i materiali fuori uso, rappresenta nella massima parte l'importo dei materiali stessi (rotaie, traverse, legnami d'armamento, piattaforme, travate, ecc.) tenuti a disposizione dell'autorità militare e delle officine dell'Amministrazione e accantonati per prevedibili bisogni (assi sciolti di ferro e di acciaio per veicoli e per locomotive, rottami di piombo e di zinco; rottami, limatura e tornitura di rame, bronzo, ottone, metallo bianco). I rimanenti materiali fuori uso vennero venduti a trattativa privata, previ accordi col Ministero armi e munizioni, a stabilimenti che lavorano per conto del detto Ministero e dell'Amministrazione ferroviaria.

Dalle vendite dei materiali fuori uso s'introdussero durante l'anno 1917-18 L. 14.500.633,59, con un profitto a favore dell'Amministrazione di L. 3.094.001,16, oltre L. 106.494,10 cedute alla Croce Rossa come ricavo della vendita della carta da macero.

PERSONALE.

Per far fronte al continuo incremento dei trasporti, l'Amministrazione nel 1917-18 dovette, con particolari provvedimenti, giovare dell'opera di alcune categorie di agenti richiamati alle armi e che non avevano titolo alla dispensa normale. Vennero proseguite pratiche perchè gli agenti di macchina che appartenevano alla leva di mare, e che da ultimo erano stati chiamati alle armi, fossero passati nell'esercito; con che si ottenne la loro esenzione eccezionale. Si ottenne pure che gli allievi fuochisti iscritti alla 1^a e 2^a categoria della classe del 1900 rimanessero a disposizione dell'Amministrazione; per gli altri, come per i restanti agenti dei Servizi Trazione e Movimento, si ebbe una proroga alla presentazione alle armi.

Anche nell'anno 1917-18 si continuò a munire di modello 5 ed a militarizzare gli agenti che avevano titolo alla dispensa normale; ed essendo proseguite le visite dei riformati, fu anche per essi procurata eccezionalmente la dispensa, quando sussistevano le condizioni di appartenenza a determinate classi e la assoluta loro indispensabilità per il regolare andamento del servizio.

Si è d'altra parte notevolmente accresciuto il tributo di sangue alla Patria dato dal personale ferroviario sotto le armi. Dall'inizio della campagna a tutto il 30 giugno 1918, i ferrovieri caduti sul campo o morti per ferite o malattie riportate in guerra, o rimasti vittime di siluramenti sono 622, dei quali 382 appartenenti al personale di ruolo e 240 avventizi. Fra essi si annoverano 147 ufficiali. Di questi valorosi, che col supremo sacrificio della vita si sono resi altamente benemeriti della Patria, si pubblicano i nomi in apposito Albo d'onore nel Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato.

Nè si è affievolito lo slancio patriottico del personale nella sottoscrizione dell'1 % dello stipendio o paga a favore delle famiglie bisognose dei richiamati alle armi ed alla Croce Rossa. A tutto giugno 1918 si sono raccolte complessivamente L. 3.780.000 — di cui un terzo fu versato alla Croce Rossa (previa detrazione di complessive L. 18.725 destinate all'Opera dello « scaldarancio » e al Comitato nazionale ferrovieri per gli indumenti di lana ai soldati ed al Comitato per i prigionieri di guerra) e gli altri due terzi vennero assegnati ai Prefetti del Regno, per la distribuzione ai Comitati locali di organizzazione civile.

Situazione numerica del personale. — La situazione generale del personale al 30 giugno 1918, con le differenze rispetto al 30 giugno 1917, risulta dall'allegato n. 12.

Al 30 giugno 1917 la situazione degli agenti in servizio, *esclusi gli agenti sotto le armi* per la mobilitazione dell'esercito, che a quella data ammontavano a circa 8000, era di:

agenti stabili e in prova	114.446
agenti avventizi	47.659
Totale . . .	162.105

di cui 5.558 occupati negli studi e nella costruzione di nuove ferrovie, nello stralcio delle cessate gestioni, nei lavori eccezionali sulle linee e nelle stazioni, ecc.; in lavori, cioè, non direttamente inerenti all'esercizio ferroviario propriamente detto, nel quale risultavano occupati 156.547 agenti.

Al 30 giugno 1918 si avevano in servizio:

agenti stabili e in prova	114.145
agenti avventizi	42.465
Totale . . .	156.610

di cui 3.807 per i lavori suindicati non dipendenti dall'esercizio ferroviario propriamente detto, e 152.803 addetti all'esercizio medesimo.

In questa situazione complessiva al 30 giugno 1918 non figurano circa 8.700 agenti, che a quella data risultavano *sotto le armi* in più di quelli che in tempi normali sono assenti per servizio militare. La diminuzione di 5.495 agenti al 30 giugno 1918 rispetto al 30 giugno 1917 è dovuta, in massima, alla soppressione di treni viaggiatori e merci, alla nuova sistemazione data al servizio di *vigilanza*, alla sospensione di lavori eccezionali lungo le linee e ad altre cause di minore importanza.

Assunzioni. — In applicazione del decreto Luogotenenziale n. 1625 del 18 novembre 1915, stante il perdurare dello stato di guerra, rimasero ancora sospesi i concorsi banditi nell'anno 1914-15.

Per sopperire ai bisogni di personale e far fronte all'aumento dei trasporti nonchè alle eliminazioni ordinarie di agenti ed a quelle dovute alle chiamate alle armi, oltre che richiedere maggiori prestazioni al personale in servizio, fu necessario far ricorso a larghe assunzioni di avventizi ed utilizzare in maggior misura l'opera delle donne, sia negli uffici che nelle stazioni, specialmente per le biglietterie ed il telegrafo.

In complesso, durante l'esercizio furono ammesse in servizio circa 770 donne per lavori di carattere amministrativo. Il personale fem-

minile venne utilizzato su larga scala anche per i lavori di fatica, e cioè per funzioni di inservienza e per la pulizia delle locomotive, dei veicoli e dei locali.

In base alle disposizioni della legge 25 marzo 1917, n. 481, sull'assistenza e protezione degli invalidi di guerra, venne, durante l'anno 1917-1918, fatto luogo all'ammissione a posti di ruolo di 54 invalidi di guerra. Furono inoltre riammessi in servizio 41 invalidi di guerra, già avventizi per funzioni continuative.

Avanzamenti, cambi di qualifica, reintegrazioni e aspettative. — Per il personale di ruolo (stabile o in prova) furono adottati i seguenti provvedimenti:

- N. 3.095 nomine a stabile;
- » 5.467 promozioni di grado;
- » 830 cambi di qualifica;
- » 125 reintegrazioni e cessazioni della ripercussione degli effetti delle proroghe del termine normale per l'aumento;
- » 37.604 aumenti normali;
- » 11.590 aumenti a scelta;
- » 440 aspettative per motivi di salute o di interesse privato;
- » 27 aspettative per servizio militare.

Cessazione dal servizio di agenti di ruolo. — Cessarono dal servizio:

2.246	agenti per esonero (1)		
45	»	»	dimissioni
102	»	»	destituzione
6	»	»	revocazione
39	»	»	licenziamento
1.006	»	»	decesso (2).

Provvedimenti disciplinari. — Si premette che, essendo andate in vigore il 16 aprile 1918 le disposizioni disciplinari del nuovo regolamento del personale, i seguenti dati statistici, riferentisi allo esercizio 1917-18, riguardano i provvedimenti deliberati in base al vecchio ed al nuovo regolamento del personale, anche perchè è stato stabilito che la repressione delle mancanze avvenute anteriormente al 16 aprile 1918 dev'essere basata su quello dei due regolamenti che commina la punizione più mite.

(1) Vennero presentate n. 20 domande di visite di revisione, a sensi dell'art. 7 della legge 9 luglio 1908, di agenti esonerati per inabilità fisica. Di tali visite 10 furono concesse e portarono alla revoca dell'esonero per 3 agenti, ed alla riconferma del provvedimento per 7 agenti. Le rimanenti 10 visite di revisione furono negate.

(2) Di cui 198 in dipendenza della guerra.

Le 102 destituzioni furono deliberate dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Consiglio di disciplina, e si distinguono come appresso:

— per recidività in assenze arbitrarie non superiore a due giorni e che non hanno recato danno al servizio	N.	1
— per artificio od abuso della propria condizione per procurarsi, o far lucrare ad altri, premi, compensi e vantaggi indebiti	»	1
— per pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio con danno delle persone e grave danno del materiale	»	1
— per appropriazioni indebite, frodi o sciente contribuzione a che altri defraudi l'Amministrazione nei suoi averi, diritti od interessi	»	12
— per azioni disonorevoli od immorali che rendono indegni della pubblica stima	»	2
— per condanna penale per delitti contro la fede pubblica	»	1
— per condanna penale per delitti contro la pubblica Amministrazione	»	5
— per condanna penale per delitti contro il buon costume	»	2
— per condanna penale per delitti contro la persona	»	3
— per condanna penale per delitti contro la proprietà	»	52
— per condanna penale per delitti che importano la interdizione dai pubblici uffici	»	1
— per sciente alterazione di documenti di servizio	»	1
— per vie di fatto contro superiori.	»	4
— per assenza arbitraria dal servizio superiore a dieci giorni	»	16

Le 6 revocazioni furono deliberate dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Consiglio di disciplina, e si distinguono come appresso:

— per condanna penale per delitti contro la proprietà	N.	1
— per artificio adoperato per procurarsi, o far lucrare ad altri, premi, compensi o vantaggi indebiti	»	2
— per azioni disonorevoli od immorali, tali da far perdere all'agente la pubblica stima	»	2
— per sciente appropriazione indebita di materiale appartenente all'Amministrazione	»	1

Altri provvedimenti disciplinari furono deliberati dal Consiglio d'Amministrazione su proposta del Consiglio di disciplina, e cioè:

— degradazioni e retrocessioni	N.	61
— proroghe del termine normale per l'aumento.	»	186
— sospensioni	»	968
— multe	»	368
— censure	»	2
In complesso i suddetti provvedimenti ascendono a.	»	1693

Dal Consiglio di Amministrazione, sempre su proposta del Consiglio di disciplina, furono pure deliberati n. 10 esoneri definitivi dal servizio in applicazione dell'art. 30 f) del vecchio regolamento del personale, 1 esonero definitivo dal servizio in applicazione dell'art. 32 c) del vecchio regolamento del personale navigante ed 1 cambio di qualifica in applicazione dell'art. 30 e) del vecchio regolamento del personale.

Il Consiglio di disciplina, nell'esercizio 1917-18, tenne n. 20 adunanze.

I provvedimenti adottati dal direttore generale furono n. 2977, e cioè:

— licenziamenti (agenti in prova)	N. 39
— sospensione (agenti stabili ed in prova)	» 1853
— multe (agenti stabili ed in prova)	» 1082
— censure (agenti stabili ed in prova)	» 3

Nel seguente prospetto è indicato il numero dei ricorsi esaminati dal Consiglio di Amministrazione e dal direttore generale:

	Respinti	Accolti	Totale
Ricorsi esaminati dal Consiglio d'Amministrazione:			
a) contro punizioni inflitte dal Consiglio stesso . .	255	30	285
b) contro punizioni inflitte dal direttore generale .	258	54	312
Ricorsi esaminati dal direttore generale:			
a) contro punizioni inflitte dal direttore generale stesso	19	2	21
b) contro punizioni inflitte dai Servizi e dai Compartimenti	178	20	198
TOTALE . . .	710	106	816

Ricorsi al Consiglio di Stato. — Di 4 ricorsi in materia di personale, trattati innanzi alla IV sezione del Consiglio di Stato, 2 furono vinti dall'Amministrazione e 2 rinunciati.

Sussidi e scuole. — Furono concessi sussidi ad agenti e famiglie di agenti per il complessivo importo di L. 5.613.400.

Anche nel 1917-18 l'Amministrazione procurò di facilitare l'istruzione e l'educazione dei figli dei propri agenti residenti lungo le linee ferroviarie ed in località lontane da centri di popolazione e di studio.

Nel convitto comunale di Veroli, in base alla convenzione 10 giugno 1915; furono, nell'anno scolastico 1917-18, ammessi 101 figli di agenti ferroviari, con il concorso da parte dell'Amministrazione di L. 27 sul pagamento della retta mensile di L. 42; e 10 alunni, che durante l'anno scolastico precedente si erano distinti per condotta e profitto, vi furono mantenuti gratuitamente, col pagamento cioè dell'intera retta da parte dell'Amministrazione. Oltre al concorso contrattuale predetto l'Amministrazione ha poi corrisposto al detto convitto, per tutto l'anno scolastico 1917-18, in vista del progressivo elevamento dei prezzi delle derrate, un sussidio di lire 9 mensili per ciascun alunno figlio di ferroviere ricoverato nell'Istituto.

Furono conservati i sussidi alle scuole italiane di Chiasso e di Modane e al dopo-scuola « Alfredo Baccarini » di Roma; e a spese dell'Amministrazione funzionarono le scuole elementari di Pisciotta, Pizzo, Catanzaro Marina e Sibari. Per assicurare la continuità dell'insegnamento in alcune scuole comunali frequentate prevalentemente

da figli di ferrovieri, le medesime vennero sussidiate mediante contributi in denaro o con la concessione di locali di proprietà dell'Amministrazione.

Gratificazioni e compensi. — A norma dell'articolo 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310, in dipendenza delle economie sulle spese di personale del 1916-17, furono erogate speciali gratificazioni al personale, escluso quello dirigente, per L. 8.745.654. Gli agenti gratificati furono 103.000, cioè il 92 % dei concorrenti. E in base all'articolo 4 della medesima legge, furono accordate gratificazioni per eccezionali trasporti, per servizi faticosi, per benemerienze speciali e per contributo al buon andamento dell'azienda.

Distintivo speciale di guerra. — Per premiare il personale che disimpegna il servizio nelle località situate in prossimità della zona di guerra, fu istituito, con decreto Reale 3 maggio 1918, n. 665, uno speciale distintivo, destinato appunto a valere come pubblico attestato di benemerienza degli agenti ferroviari esposti ai rischi ed ai disagi inerenti al servizio delle linee più a contatto delle operazioni di guerra.

Nuovi regolamenti. — Con decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, venne approvato il complesso dei provvedimenti che formarono oggetto degli studi e delle proposte della Commissione nominata con decreto Reale 3 maggio 1914 col mandato di esaminare le condizioni del personale delle ferrovie dello Stato e di proporre i miglioramenti e le riforme reputate opportune per la sistemazione economica e giuridica di esso.

Col suddetto decreto furono pertanto approvate alcune modificazioni alle leggi riguardanti il trattamento del personale e tre nuovi regolamenti: per il personale delle ferrovie dello Stato, con le relative disposizioni sulle competenze accessorie; per il personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; per il personale provvisorio e quello aggiunto dipendente dall'Amministrazione stessa.

A) **REGOLAMENTO DEL PERSONALE DELLE FERROVIE DELLO STATO.** — Non appena approvato tale regolamento, fu provveduto per attuarne, con effetto dal 1° giugno 1917, la parte riflettente l'immediato miglioramento degli stipendi e paghe e l'applicazione dei nuovi quadri di classificazione.

Per tener conto delle varie disposizioni regolamentari in materia, fu necessario eseguire un calcolo complesso per ciascun agente (circa 122.000). Trattandosi quindi di un lavoro di mole eccezionale, pel quale non poteva che essere utilizzato personale pratico, si dovette svolgerlo in due tempi: si incominciò dalle categorie inferiori, formando il primo gruppo con i gradi dal 12° al 16° costituiti nella maggior parte da personale esecutivo e comprendente ben 99.203 agenti, e per questi la regolarizzazione fu approvata dal Consiglio d'Amministrazione il 9 novembre 1917. Per l'altro gruppo — costituito dal rimanente personale in numero di 22.710 agenti — il provvedimento fu approvato il 24 gennaio 1918.

In applicazione degli articoli 265, 267, 270 del nuovo regolamento del personale, venne determinata la posizione nei riguardi della retribuzione e dell'anzianità per n. 93 agenti, già avventizi non sistemabili dichiarati stabili con decorrenza dalla data di pubblicazione di tale regolamento (26 ottobre 1917).

Similmente ebbe a praticarsi in confronto di n. 350 agenti che, a termini dell'art. 268 del citato regolamento, debbono rimanere nella condizione di avventizi.

Anche le nuove competenze accessorie vennero applicate a decorrere dal 1° giugno 1917 — conformemente al disposto del D. L. di approvazione — ad eccezione del compenso di maggior produzione (destinato a sostituire il sistema del cottimo a prezzo in vigore per gli operai delle officine) la cui attuazione è ancora in corso di studio.

B) REGOLAMENTO DEL PERSONALE NAVIGANTE. — Anche per tale personale (513 agenti) si è provveduto alla sistemazione degli stipendi e paghe. Le competenze accessorie non hanno subito alcuna modificazione.

C) REGOLAMENTO DEL PERSONALE PROVVISORIO ED AGGIUNTO. — Questo regolamento ha lo scopo di sistemare il personale avventizio addetto alla esecuzione di studi e lavori per costruzione di nuove linee e di opere in conto patrimoniale. Determina la iscrizione nel ruolo del personale aggiunto (col conseguimento della stabilità di impiego e di altre garanzie) di coloro fra i suddetti avventizi i quali abbiano compiuto i sei anni di effettivo e lodevole servizio; gli altri rimangono nel personale provvisorio.

In relazione appunto al disposto dell'art. 21 del regolamento in parola, si è provveduto alla iscrizione nel ruolo del personale aggiunto di n. 246 avventizi per nuove costruzioni e di n. 66 per lavori in conto patrimoniale, determinando la nuova posizione di ognuno a far tempo dal 1° gennaio 1918.

Per n. 654 agenti delle costruzioni o dei lavori in conto patrimoniale rimasti nel personale provvisorio fu determinato l'aumento in applicazione dell'art. 23 del detto regolamento.

D) PERSONALE DELLE FERROVIE SECONDARIE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA SICILIA. — Il citato D. L. 1393-1917, avente forza di legge, aveva pure determinato che le norme per il trattamento del personale delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto della Sicilia; provvisoriamente esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, fossero approvate con decreto Reale, tenuto conto del trattamento del personale delle ferrovie concesse all'industria privata, di cui alla legge 14 luglio 1912, n. 835 (cosiddetta « dell'equo trattamento »)

Con decreto Luogotenenziale 28 ottobre 1917, n. 1918, sono state fissate le predette norme, ed in base ad esse si è provveduto alla sistemazione del personale in questione, nel numero di 348 agenti.

SISTEMAZIONE PERSONALE DELLE LINEE ROMA-ALBANO-NETTUNO; ROMA-VITERBO E VARESE-PORTO CERESIO. — In relazione all'articolo 2 del decreto Luogotenenziale 13 settembre 1917, n. 1591, col quale fu approvato e resa esecutiva la convenzione stipulata colla Società per le strade ferrate del Mediterraneo per il trasferimento allo Stato delle linee Roma-Albano-Nettuno, Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, fu provveduto per l'iscrizione dei n. 536 agenti passati allo Stato nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato per l'assegnazione a ciascun agente della qualifica e dello stipendio o paga spettanti in relazione alla posizione che ognuno aveva presso la società alla data del passaggio.

Fondo pensioni e sussidi. — Le entrate della gestione pensioni e sussidi pel 1917-18 furono di L. 103.378.049, 34
e le spese, compresi i ratei rimasti da pagare, di. » 37.288.376, 46
Si ha quindi un avanzo di L. 66.089.672, 88
che va in aumento del fondo costituito presso la Cassa Depositi e Prestiti.

Tale fondo (compreso quello speciale per lasciti e donazioni in L. 160.114, 80) era al 30 giugno 1917, come risulta dalla relazione dello scorso anno, di L. 477.936.506, 46

Durante l'esercizio 1917-18 si versarono alla Cassa Depositi e Prestiti, per avanzo gestione . » 31.638.327, 87
e rimasero da versare per lo stesso titolo al 30 giugno 1918 » 34.451.345, 01

L'attività patrimoniale del fondo pensioni e sussidi sale, quindi, al 30 giugno 1918, a . . . L. 544.026.179, 34

Con decreto-legge Luogotenenziale n. 1591 del 13 settembre 1917 venne approvata la convenzione 1° stesso mese stipulata fra lo Stato e la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, mediante la quale il debito della società, per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il ventennio di esercizio sociale, fu liquidato, al 31 dicembre 1915, in L. 20.000.000, — oltre gli interessi 3.65 % su detta somma, dal 1° gennaio 1916 al 31 dicembre 1917, in L. 1.460.000.

A liberazione del complessivo suo debito in L. 21.460.000, — verso il fondo pensioni e sussidi dei ferrovieri dello Stato la Società:

1°) ha ceduto allo Stato le linee ferroviarie di sua proprietà Roma-Viterbo, Varese-Porto Ceresio e Roma-Albano-Nettuno, il cui valore dovrà versarsi al fondo pensioni in 49 annualità di L. 383.696,20;

2°) ha rinunciato a favore dello Stato alle sovvenzioni chilometriche relative alle dette linee, il cui valore dovrà versarsi al ripetuto fondo pure in 49 annualità di L. 330.055,56;

3°) si è obbligata a pagare allo Stato dal 1° gennaio 1918 al 31 dicembre 1966 la somma annua di L. 225.582,93 oltre l'altra somma di L. 7.382,31 corrispondente alle sovvenzioni dovute dagli enti locali per la ferrovia Roma-Albano-Nettuno.

Quindi al fondo pensioni sarà versata complessivamente la somma di L. 946.717 — per 49 anni dal 1918 al 1966.

Una parte del sopra indicato patrimonio, e cioè L. 26.000.000, — fu mutuata alla gestione delle case economiche per i ferrovieri. Di questa somma erano state ammortizzate al 30 giugno 1918 L. 700.884,69.

Altri prelevamenti per complessive L. 19.000.000 furono fatti dal fondo pensioni e sussidi per essere impiegati in mutui al personale e di essi è cenno nel capitolo « Ragioneria, ecc. » della presente relazione.

Il movimento avutosi nelle pensioni e sussidi continuativi durante il 1917-18 risulta dal seguente prospetto:

Gestione delle pensioni e dei sussidi.

(Legge 9 luglio 1908 - N. 418) Anno 1917-1918.

SITUAZIONE al 1° luglio 1917		AUMENTI		DIMINUZIONI		SITUAZIONE al 30 giugno 1918	
Numero	Importo (lire)	Numero	Importo (lire)	Numero	Importo (lire)	Numero	Importo (lire)
PENSIONI.							
36.991	34.273.989,63	3.269	3.997.490,05	1.341	1.360.168,50	38.919	36.911.311,18
SUSSIDI CONTINUATIVI.							
4.773	2.033.493,55	32	9.782,00	257	111.803,86	4.548	1.931.471,69
TOTALE PENSIONI E SUSSIDI . . .						43.467	38.842.782,87

Opera di previdenza a favore del personale ferroviario. — Anche durante l'esercizio finanziario 1917-18 le entrate dell'Opera furono assai soddisfacenti, giacchè essendo uno dei suoi principali cespiti costituito dal 6 per mille sui prodotti del traffico, risenti il beneficio dell'aumento in essi verificatosi.

L'Opera potè così proseguire nel suo normale funzionamento e altresì approvare a favore degli aventi diritto le normali provvidenze stabilite dalla legge che ne regola il funzionamento; deliberò pure speciali concessioni di sussidi temporanei ad orfani di pensionati, assegni alimentari vitalizi a favore di congiunti che vivevano a carico di agenti, e ricovero di orfani che, in casi di riconosciuto bisogno, la legge stessa prevede nei limiti della disponibilità.

Ciò premesso, si riassumono qui appresso le liquidazioni di diritto approvate durante il suddetto esercizio finanziario 1917-18 in base alle disposizioni di legge:

Indennità di buonuscita				Rimborsi di trattenute				Sussidi temporanei		Assegni alimentari vitalizi	
ad agenti		a vedove o a discendenti		ad agenti		a famiglie					
Numero	Importo lire	Numero	Importo lire	Numero	Importo lire	Numero	Importo lire	Numero	Importo annuo lire	Numero	Importo annuo lire
2087	2.656.891,28	700	433.829,64	6	52,02	22	460,60	460	163.142	24	8.478

Nel seguente prospetto sono poi riassunte le concessioni approvate sulla disponibilità dell'esercizio medesimo, la quale era stata stabilita in una somma che, capitalizzata, non superasse l'annualità di L. 500.000.

Ricoveri di orfani in Istituti di educazione e di istruzione		Sussidi temporanei		Assegni alimentari vitalizi	
Numero	Importo annuo presunto Lire	Numero	Importo annuo Lire	Numero	Importo annuo Lire
86	53.710,88	6	1.869, »	31	10.566, »

I risultati finanziari dell'Opera di previdenza per l'esercizio 1917-18 si riassumono come segue:

Entrata.

Contributo dell'Amministrazione in ragione del 6 % dei prodotti del traffico	L. 7.750.931, 28
Contributo del personale in ragione del 6 % dello stipendio o paga	» 1.574.642, 60
Multe al personale	» 440.564, 57
Quota sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori alle lire 100	» 71.759, 40
Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi	» 217, 56
Interessi sul fondo dell'Opera di previdenza a favore degli orfani e buonuscita	» 466.806, 83
Proventi lordi della gestione rivendita libri e giornali	» 417.736, 60
Proventi lordi della gestione pubblicità dei terzi nelle stazioni e nei treni	» 151.520, 37
Entrate eventuali	» 362.635, 62
Totale entrate	L. <u>11.236.814, 83</u>

Spesa.

Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani	L. 914.617, 37
Indennità di buonuscita	» 3.020.921, 74
Assegni alimentari vitalizi	» 79.613, 17
Rimborsi di ritenute	» 426, 68
Spese per la rivendita libri e giornali	» 254.453, 01
Canone annuo per l'esercizio della gestione rivendita libri e giornali	» 120.000, —
Spese per l'esercizio della gestione di pubblicità dei terzi nelle stazioni e nei treni	» 125.760, 19
Totale spese	L. <u>4.515.792, 16</u>

si ha quindi un avanzo di L. 6.721.022, 67
che va in aumento del fondo costituito presso la Cassa Depositi e Prestiti.

Tale fondo era al 30 giugno 1917 di L. 12.478.967, 27
Durante l'esercizio 1917-18 si versarono alla Cassa Depositi e Prestiti per avanzo gestione . . » 3.827.028, 66
e rimasero da versare per lo stesso titolo al 30 giugno 1918 » 2.893.994, 01

L'attività patrimoniale dell'Opera salì, quindi, al 30 giugno 1918 a L. 19.199.989, 94

A norma dell'art. 6 della legge 19 giugno 1913, n. 641, l'Opera di previdenza amministra pure il fondo costituito a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto 28 dicembre 1908.

La situazione di questo fondo al 30 giugno 1917 era di L. 421.504, 85

Aggiungendo:

l'ammontare degli interessi maturati durante il 1917-18 sui titoli di credito e sulle somme in deposito presso la Cassa Depositi e Prestiti in	»	16.852, 36
le entrate diverse in	»	<u>1.015, 22</u>

L. 439.372, 43

e deducendo l'importo dei pagamenti eseguiti durante il detto anno finanziario in	»	<u>37.751, 87</u>
---	---	-------------------

risulta la situazione del fondo al 30 giugno 1918 in L. 401.620, 56

SERVIZIO SANITARIO.

Durante l'esercizio 1917-18 il numero dei medici di riparto in servizio militare si è mantenuto quasi costante: era di 441 al 30 giugno 1918, di fronte a 448 alla stessa data dell'anno precedente. Si è però cercato in quest'anno di provvedere con maggiore larghezza alla loro sostituzione, specialmente nei maggiori centri, con la nomina di 98 medici provvisori, che aggiunti agli altri in precedenza nominati portano il numero di essi a 415. Restano ancora 284 riparti vacanti, la maggior parte lungo le linee, ai quali attendono senza soverchio aggravio i medici dei riparti confinanti.

Dal prospetto seguente si rileva la situazione numerica del personale sanitario ausiliare in servizio alla fine del 1917-18 e dell'anno precedente.

	In servizio al 30 giugno		Differenze
	1917	1918	
Medici aiuti	29	28	— 1
Consulenti	51	52	+ 1
Specialisti	77	77	—
Medici di riparto nei grandi centri	181	193	+ 12
Medici di riparto lungo le linee	1.552	1.526	— 26
TOTALE	1.890	1.876	— 14

I sanitari di ruolo da 59 nel 1915 sono ridotti, in seguito a decessi ed esoneri, a 54.

Le visite eseguite durante l'anno 1917-18 per assunzioni, revisioni, cambi di qualifica e quiescenza furono 30.382; quelle di controllo, traslochi, cure speciali e per altri motivi 64.705; quelle negli ambulatori delle stazioni ed officine 215.355; in confronto rispettivamente di 50.543, di 50.579, di 193.362 avutesi nell'anno precedente.

La morbosità complessiva nell'anno solare 1917, come risulta dal seguente prospetto, ha subito un aumento rispetto al 1916, ma in misura molto minore di quel che non sia accaduto nel 1916 in confronto dell'anno precedente.

	Numero degli agenti	Percentuale dei casi di malattia	Durata media di ogni caso di malattia	Giornate perdute in media da ogni agente nell'anno
1916	130.185	87,48	13,18	11,53
1917	129.991	88,99	14,02	12,48
Differenze . . .	- 194	+ 1,51	+ 0,84	+ 0,95

Ed ugual cosa si è verificata per le *malattie da cause comuni*:

	Numero degli agenti	Percentuale dei casi di malattia	Durata media di ogni caso di malattia	Giornate perdute in media da ogni agente nell'anno
1916	130.185	69,29	11,25	8,49
1917	129.991	69,50	12,88	8,95
Differenze . . .	- 194	+ 0,21	+ 1,63	+ 0,46

Le entità morbose, che da sole assorbono quasi due terzi del numero totale dei casi di malattie comuni, sono sempre le affezioni dell'apparecchio digerente e le forme reumatiche, le quali però in compenso hanno minore durata; tanto che la perdita di giornate per ogni agente, pari a giornate 8,95, è ripartita quasi ugualmente in 4,29 per il gruppo delle malattie prevalenti e 4,66 per il resto delle altre malattie. Questo fenomeno costante si accompagna all'altro non meno costante della maggiore frequenza di malattie fra il personale di macchina e di scorta ai treni in confronto di tutte le altre qualifiche; e per i centri ferroviari rispetto al resto della rete. Se non che la maggior frequenza non è compensata dalla minore durata dei singoli casi; quindi, oltre la frequenza, la perdita relativa delle giornate per ogni agente risulta per il personale viaggiante e per i centri maggiore, come si può facilmente vedere dal quadro seguente:

Anno 1917	Per entità morbose		Per qualifiche di agenti		Per località	
	Malattie reumatiche e dell'apparato digerente	Altre affezioni	Agenti di macchina e di scorta ai treni	Altre qualifiche	Centri ferroviari	Resto della rete
Morbosità percentuale	45,01	24,48	141,57	52,52	81,53	51,31
Durata media per ogni caso	9,53	19,04	9,65	14,93	12,10	15,02
Perdita media di giornate per ogni agente	4,29	4,66	13,67	7,84	9,87	7,71

La morbosità delle scrivane tende per fortuna a mitigarsi: la percentuale dei casi dal 117,25 % è discesa al 100,83 %; e il numero medio delle giornate perdute da ognuna di esse è pure diminuito, sebbene di poco: da giornate 15,99 a 15,56.

L'andamento delle malattie derivate da *infortuni sul lavoro* è il seguente:

A N N I	Numero degli assicurati	Percentuale dei casi di infortunio	Durata media di ogni caso di infortunio	Giornate perdute in media da ogni assicurato
1916	132.650	17,20	17,51	3,01
1917	134.270	18,22	18,74	3,41
Differenze . . .	+ 1,620	+ 1,02	+ 1,23	+ 0,40

Il numero degli avventizi straordinari assunti per le particolari esigenze dell'esercizio nel momento attuale è andato ancora sensibilmente crescendo, tanto da raggiungere circa il quarto della cifra totale degli assicurati. Il forte aumento numerico di questo personale, che, come è ben noto, dà agli infortuni un contributo proporzionalmente assai maggiore delle altre categorie, insieme con la difficoltà di reclutare individui adatti per età, validità e attitudini, offre plausibile spiegazione dell'aumento della percentuale dei casi di infortunio, elevatasi quest'anno di un punto su quella del 1916. La durata di ogni caso d'infortunio è aumentata di un giorno.

Ove si osservi però che, a fianco dell'accresciuta gravità generale degli infortuni, sono quest'anno aumentati in misura ancor più rilevante che in quelli decorsi i traumi che per la loro breve durata non hanno assunto la figura giuridica dell'infortunio, è lecito pensare che a determinare il risultato statistico di una elevata cifra di durata media abbia potuto indirettamente contribuire anche il fatto che un numero non indifferente di traumi lievi la cui inclusione nella categoria degli infortuni propriamente detti avrebbe naturalmente apportato un abbassamento della cifra stessa, mercè le provvidenze istituite per assicurare la pronta cura delle lesioni e l'assidua vigilanza del loro decorso clinico, si sieno potuti invece contenere entro il periodo di carenza con vantaggio dell'Azienda.

Le difficoltà segnalate nel 1916 per la *lotta contro la malaria* si aggravarono nel 1917, derivando: 1°) dalla mancanza di molti medici di riparto; 2°) dalla deficienza dei mezzi di trasporto (quadricicli e carrelli a motore), di difficile riparazione per le condizioni del momento; 3°) da qualche inevitabile ritardo nella riapposizione delle *protezioni meccaniche*, per scarsità di mano d'opera e difficoltà di acquisto della rete metallica.

Il chinino *preventivo* e *curativo* fu somministrato con la necessaria larghezza agli aventi diritto. Furono distribuiti Kg. 1.857 di discoidi di bicloridrato di chinina e 11.709 fiale di soluzione dello stesso sale per iniezioni ipodermiche.

Con i medesimi criteri degli anni precedenti fu provveduto alla *petrolizzazione* delle acque stagnanti nelle cave di prestito, nelle depressioni del terreno e nei fossati in prossimità delle stazioni e delle case cantoniere.

Vennero rivolte nuove insistenze ai funzionari sanitari ed ai medici di riparto affinché durante l'inverno, e specialmente durante la primavera, nel periodo preepidemico, fossero curati *intensivamente* con chinino e con ricostituenti i malarici cronici, che sono il serbatoio dei parassiti malarici e la sorgente delle nuove infezioni.

L'epidemia malarica del 1917 fu anche più grave di quella del 1916, specialmente nel Mezzogiorno continentale e in Sicilia. Il prospetto seguente riassume i risultati avuti in questi due ultimi anni.

A N N I	Numero degli agenti in zona malarica	Percentuale dei casi di febbre malarica	Durata media di ogni caso	Giornate perdute in media da ogni agente in malaria
1916	22.956	14,92	18,09	2,69
1917	22.976	20,69	19,52	4,04
Differenze . . .	+ 20	+ 5,77	+ 1,43	+ 1,35

Per quanto le suddette cifre siano elevate rispetto a quelle degli anni precedenti al 1915, nel quale cominciò la recrudescenza epidemica che ancora dura, risultano di gran lunga inferiori a quelle che rappresentano la morbosità delle popolazioni nelle zone collaterali alle linee ferroviarie; il che dimostra l'efficacia dei provvedimenti profilattici adottati dall'Amministrazione e che potranno essere applicati ancora più rigorosamente allorchè le presenti anormali circostanze verranno a cessare.

Le proposte di collocamento di agenti *in quiescenza* per inabilità fisica diminuirono alquanto di numero: 628 in confronto di 697 dell'anno antecedente. Tenendo conto dell'età in cui l'inabilità assoluta fu constatata in ciascuno dei proposti per la quiescenza, l'abbreviazione che ne conseguì al periodo lavorativo risultò del 23,96 % mentre per i due precedenti anni fu rispettivamente del 23,58 e del 20,89 %. Di queste 628 proposte di collocamento a riposo, 397 riguardano il personale addetto all'esercizio; e le cause d'inabilità si mantengono presso a poco nello stesso ordine di successione più volte constatato: primeggiano le deficienze della vista — costituenti nella quasi totalità una inabilità fisica relativa alle mansioni esercitate, e

non già un'invalidità assoluta —; seguono le malattie dell'apparecchio circolatorio, poi le deficienze dell'udito, le malattie nervose, le conseguenze di traumi.

Le cure balneo-termali, idropiniche e climatiche salirono nel 1917 a 1326, con un contributo da parte dell'Amministrazione di lire 41.755.

Per quanto riguarda l'igiene va notato che, pel prolungarsi dello stato di guerra, andarono crescendo le difficoltà di materiali e mano d'opera per mantenere e migliorare in genere le condizioni igieniche, e più ancora per attuare provvedimenti nuovi resi necessari dall'intensificarsi del movimento sulle nostre ferrovie.

Col solito sistema si è provveduto agli accertamenti per l'*abitabilità* dei fabbricati nuovi e in parte rifatti. Sono state eseguite a tale scopo 97 visite sanitarie, di cui 9 per dormitori.

Con la collaborazione dell'Istituto Sperimentale e del Servizio Lavori furono impartite istruzioni per coordinare e rendere più agevoli le varie pratiche per i numerosi *esami chimici e batteriologici delle acque potabili*, e furono consegnati agli Uffici Sanitari gli apparecchi necessari per il prelievo e l'invio all'Istituto Sperimentale dei campioni di acqua.

Continuò a funzionare come nei precedenti anni il *servizio di disinfezione* dei veicoli e dei locali, affidato ad apposite squadre composte di personale abilitato. Furono sottoposti ad esame di abilitazione per le disinfezioni 21 agenti, dipendenti dal Servizio Veicoli. Constatata la necessità di provvedere alla *disinfezione* delle vetture con addobbi, invase da insetti parassiti, in collaborazione con l'Istituto Sperimentale e col Servizio Veicoli, furono costruiti speciali apparecchi per lo sviluppo della anidride solforosa e ne furono dotate le singole squadre di disinfettatori.

In perfetto accordo con la Direzione generale della sanità pubblica, il Servizio Sanitario contribuì a combattere le malattie infettive nel campo ferroviario. In particolare per l'epidemia *vaiolosa*, eseguì oltre 47.000 vaccinazioni nel personale dell'Amministrazione.

Nella passata primavera apparvero in Italia i primi focolai di una malattia molto diffusa, di natura allora non ancora precisata; ma, nel periodo cui si riferisce la presente relazione, detta malattia non aveva assunto caratteri tali da rendere necessari speciali provvedimenti.

Tra i *provvedimenti d'igiene attuati in relazione con lo stato di guerra*, basterà ricordare la vigilanza sanitaria sui trasporti di profughi e di prigionieri, l'igiene delle stazioni in rapporto ai trasporti di truppe nostre ed alleate, specialmente di quelle provenienti dall'oriente e attraversanti la nostra penisola, le disinfezioni dei veicoli e in modo particolare delle tradotte-licenze, la vigilanza sanitaria per i trasporti di nostri prigionieri malati e feriti restituiti dall'Austria.

CASE ECONOMICHE PER I FERROVIERI.

Con l'articolo 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553, modificato dall'articolo 5 della legge 13 aprile 1911, n. 510, venne autorizzato l'investimento di una parte dei capitali degli Istituti di previdenza ferroviari, fino al limite massimo di lire 30 milioni, mediante mutuo all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, al fine di acquistare o di costruire case economiche ad uso degli agenti delle ferrovie stesse in attività di servizio, aventi stipendio o salario annuo non superiore a lire 3600, 0, in caso di deficienza di domande da parte di essi, ad uso di ferrovieri pensionati o sussidiati, od anche di altre persone, con preferenza agli impiegati in servizio o pensionati di altre Amministrazioni dello Stato. Avendo poi il decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, apportato generali aumenti al personale delle Amministrazioni di Stato, i limiti massimi dello stipendio o salario per affitto delle case economiche dei ferrovieri venne aumentato in proporzione, con successivo decreto Luogotenenziale 25 aprile 1918, n. 597.

Con l'articolo 13 della legge 19 giugno 1913, n. 641, in aggiunta al suddetto fondo di 30 milioni, fu data facoltà di impiegare, nel triennio dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1916, una somma annua non superiore a quella che, dopo la concessione dei mutui al personale, regolata dall'articolo 10 della legge medesima, rimanesse disponibile sui residui attivi della gestione delle entrate e delle spese relative al servizio delle pensioni e dei sussidi. Ad eguale scopo, per la costruzione e l'acquisto di case economiche per il detto personale ferroviario, e con prelevamento dalla indicata disponibilità, venne data facoltà di impiegare nel quinquennio successivo una somma che, unita a quella del triennio 1913-16, non eccedesse l'importo di 50 milioni di lire.

* * *

Gli impegni di spesa assunti in conto capitale (Patrimonio) a tutto il 30 giugno 1917, tenuto conto dei risultati delle liquidazioni finali, importavano. L. 34.882.991,71

Durante l'anno finanziario 1917-18 vennero autorizzate altre spese per » 273.634,37

e, di conseguenza, al 30 giugno 1918 il totale degli impegni ammontava a L. 35.156.626,08

In corrispondenza a tali impegni al 30 giugno 1917, erano state erogate L. 26.692.543,73

le quali insieme a » 515.848,53

spese nell'esercizio 1917-18, formano un totale a tutto il 30 giugno 1918 di L. 27.208.392,26

Le somme mutate dal fondo pensioni e sussidi al 30 giugno 1918 ammontavano a L. 26.000.000, in maniera che, rispetto al totale delle spese fatte (L. 27.208.392,26), l'Amministrazione ferroviaria rimaneva in credito di L. 1.208.392,26.

Durante l'anno si è soprasseduto alla costruzione di nuove case per evitare che le condizioni eccezionali del momento, alto costo di materiali e mano d'opera, producessero alti fitti, frustrando così lo scopo che la legge sulle case economiche dei ferrovieri si è prefisso.

Si ultimarono in parte le costruzioni già avanzate nel passato esercizio e si continuarono in parte i lavori per quelle che si trovavano già in corso di costruzione a Vicenza ed a Roma.

Vennero inoltre compiute le espropriazioni per costruzioni di case, da rimandarsi a dopo guerra, a Lambrate e Lecce.

La situazione al 30 giugno 1918 delle case economiche pei ferrovieri ultimate, occupate o di imminente occupazione, era la seguente:

Num. d'ordine	LOCALITÀ	Numero del fabbricati	Numero degli alloggi		
			utilizzabili	occupati	disponibili
1	Torino	5	337	337	»
2	Milano	7	207	207	»
3	Lecce	4	46	46	»
4	Brescia	2	39	39	»
5	Domodossola	1	44	38	6
6	Venezia	9	134	64	70
7	Mestre	27	456	125	331
8	Vicenza	9	165	138	27
9	Bologna	4	100	100	»
10	Rimini	2	28	25	3
11	Genova	2	124	124	»
12	Sampierdarena	4	190	190	»
13	Rivarolo	1	31	31	»
14	Savona	2	57	57	»
15	Firenze	6	200	200	»
16	Livorno	8	156	155	1
17	Spezia	1	37	37	»
18	Grosseto	3	28	28	»
19	Roma	14	978	976	2
20	Civitavecchia	3	121	121	»
21	Sulmona	2	90	58	32
22	Ancona	4	135	135	»
23	Falconara	1	56	56	»
24	Napoli	7	260	257	3
25	Torre Annunziata	1	20	20	»
26	Salerno	1	50	50	»
27	Avellino	1	20	13	7
28	Foggia	5	88	88	»
29	Paola	10	56	56	»
30	Catanzaro	10	60	55	5
31	Cosenza	12	68	67	1
32	Caltanissetta	1	36	36	»
33	Palermo	5	90	90	»
	TOTALI	174	4507	4019	488

**

Le entrate e le spese della *gestione* delle case economiche nel 1917-18 furono le seguenti:

	Entrate Lire	Spese Lire
Interessi sui capitali per acquisto e costruzione	»	924.804,77
Manutenzione.	»	198.067,76
Imposte e sovrimposte	»	4.291,35
Spese di amministrazione, custodia e diverse	»	68.427,20
Illuminazione, riscaldamento ed acqua potabile	»	81.545,12
Premi per la buona conservazione dei fabbricati.	»	»
Versamenti alla Cassa Depositi e Prestiti per la costituzione del fondo di riserva per temporanea esenzione d'imposte e sovrimposte	»	161.826,56
Somme riscosse per affitti.	1.255.104,69	
Proventi diversi	57.244,13	
SOMMANO	<u>1.312.348,82</u>	<u>1.438.962,76</u>
onde una passività di L.	126.613,94	
che aggiunta al disavanzo di »	<u>197.671,47</u>	
verificatosi a tutto l'esercizio 1916-17, forma una deficienza complessiva di L.	324.285,41	
La deficienza stessa a causa però del prelevamento di »	<u>186.253,08</u>	
effettuato dal fondo di riserva per temporanee esenzioni d'imposte e sovrimposte, previa autorizzazione data dal Consiglio di amministrazione nella sua adunanza n. 77, tenuta il 30 gennaio 1918, venne ridotta a L.	<u>138.032,33</u>	

Le somme ammortizzate a tutto il 30 giugno 1918 sui mutui fatti ascendevano a L. 700.884,69
e quelle da ammortizzare a » 25.299.115,31

Le annualità versate alla Cassa Depositi e Prestiti per estinguere in 50 anni i capitali mutuati importarono L. 1.158.929,72

Il fondo di riserva per temporanee esenzioni di imposte e sovrimposte era, al 30 giugno 1917, di » 558.759,24

Nell'esercizio 1917-18 venne però prelevata dal fondo stesso la somma di L. 186.253,08 per ricoprire altrettanta parte del disavanzo della gestione case verificatosi a tutto l'esercizio 1916-17 mentre i versamenti eseguiti nell'esercizio 1917-18 importarono » 161.826,56

Si ha quindi una diminuzione di » 24.426,52
che riduce il fondo stesso al 30 giugno 1918 a L. 534.332,72

NAVIGAZIONE.

Mediante l'esercizio diretto dei piroscafi da carico, questo ramo dell'Amministrazione ferroviaria contribuì largamente, come già nei due anni precedenti, per i trasporti marittimi di interesse militare o di rifornimento delle popolazioni civili e procurò cospicue entrate al bilancio ferroviario, pur continuando a corrispondere alle esigenze di quei servizi che costituivano principalmente il suo incarico originario, quali l'esercizio delle linee postali con la Sicilia e la Sardegna e il trasporto dei treni su *ferry-boats* attraverso lo stretto di Messina.

Flotta, personale e risultati finanziari generali. — La consistenza ed il valore inventariale del materiale di navigazione, esclusi i piroscafi sequestrati, risultano rispettivamente dagli allegati n. 10 e 11. In complesso, senza tener conto dei 16 pontoni pel traghetto a Venezia ed escluse le unità perdute durante l'anno, al 30 giugno 1918 la *flotta* era composta di 54 unità così ripartite:

PIROSCAFI	Numero	Stazza lorda	Portata tonnellate
Piroscafi postali	5	9.901,00	1.350
Ferry-boats dello Stretto di Messina	5	3.209,23	760
Piroscafi da carico di proprietà dello Stato	5	19.337,59	23.680
Piroscafi austro-ungarici sequestrati	13	57.104,03	69.152
Piroscafi germanici sequestrati	23	98.371,00	130.619
Piroscafi greci	3	4.632,00	6.605
Totale . . .	54	192.554,85	232.166
Rimorchiatori di proprietà	3		
Rimorchiatori per conto dello Stato	1		
Motoscafi	2		
Totale . . .	60		

Le spese autorizzate in conto capitale per *acquisto e miglioramento del materiale di navigazione* (V. Allegato n. 7) importavano complessivamente a tutto il 30 giugno 1918, tenuto conto delle rettifiche di impegno per effetto delle liquidazioni, lire 32.101.335,84, di cui 23.165.879,83 per la navigazione con le isole, 8.667.989,84 per lo

stretto di Messina e il servizio dei porti e 267.466,17 per aggiunte e miglioramenti. In base a tali autorizzazioni di spesa vennero, nei tredici anni a partire dal 1° luglio 1905, erogate lire 26.509.071,41. Gli interessi e l'ammortamento di questa somma sono portati nelle spese accessorie della parte ordinaria del bilancio ferroviario.

Il *personale navigante* al 30 giugno ascendeva a 2424 agenti, di cui 465 ufficiali appartenenti allo stato maggiore di coperta e di macchina e 1959 di bassa forza. Si è verificata in complesso una diminuzione di 428 agenti rispetto all'anno precedente, in cui si era avuto un aumento di 391.

I *risultati finanziari*, escluso il servizio attraverso lo stretto di Messina, diedero nel 1916-17 un introito di lire 86.366.892,11, di cui:

a) per la navigazione con le isole:	
prodotti del traffico	L. 1.674.087,45
introiti indiretti e ricuperi	» 1.748.018,57
sovvenzione del Tesoro	» 2.700.000,00
e in totale	L. <u>6.122.106,02</u>
b) per la navigazione libera:	
prodotti del traffico.	L. 42.570.813,83
introiti indiretti e ricuperi	» 37.673.972,26
e in totale	L. <u>80.244.786,19</u>

La spesa totale importò lire 78.969.938,50, di cui: 56.748.335,36 per spese di esercizio (7.660.964,08 per le isole e 49.087.371,28 per i piroscafi da carico); 1.245.412,22 per interessi e ammortamento dei capitali investiti; 660.000 per quota rinnovamento naviglio; 20.316.190,92 di assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare.

In complesso l'esercizio della *Navigazione*, amministrando un capitale patrimoniale di circa 28 milioni di lire, non compreso il valore dei piroscafi sequestrati, ebbe nel 1917-18 un movimento di bilancio di oltre 165 milioni.

Per i piroscafi da carico si è avuta una differenza attiva di lire 10.645.068,30 e per le linee con le isole una differenza passiva di lire 3.248.114,69; nell'insieme dell'esercizio navigazione una attività di lire 7.396.953,61. Tali cifre riassuntive mostrano quanta importanza abbia assunta durante la guerra questa particolare attività dell'azienda ferroviaria, la quale, organizzando efficacemente con i mezzi già a sua disposizione l'esercizio dei piroscafi nemici sequestrati, ha reso per doppia via un notevole servizio al Paese.

Navigazione con le isole. — Il servizio della linea A (Civitavecchia-Golfo Aranci) venne effettuato nell'anno 1917-18 con i piroscafi *Derna* e *Bengasi* della Società italiana dei servizi marittimi, requi-

siti dal Ministero della marina in sostituzione delle nostre unità utilizzate per i servizi militari. Si mantenne l'aumento del traffico verificatosi nell'anno precedente, essendo perdurate le condizioni che lo avevano provocato; e gli introiti crebbero da lire 1.211.785,53 a lire 1.545.023,97.

Un aumento si verificò pure nei prodotti della linea B (Terranova-Golfo Aranci-Maddalena), da lire 109.377,27 a lire 122.018,58; mentre venivano praticamente a mancare gli introiti della linea C (Napoli-Palermo).

In complesso, i prodotti del traffico nel 1917-18 subirono, rispetto al 1916-17, una diminuzione di lire 22.286,87 successiva a quelle verificatesi dopo l'ultimo anno normale: di lire 286.490,17 nel 1914-15; lire 159.348,92 nel 1915-16; lire 692.558,05 nel 1916-17. La passività raggiunse lire 3.248.114,69 diventando quasi doppia rispetto all'anno precedente soprattutto perchè, malgrado si fossero ridotte le corse, limitate le velocità e adottati tutti i provvedimenti per abbassare il consumo di carbone, non si riuscì che a far diminuire di poco la spesa relativa per l'enorme aumento nel costo unitario.

Come sia andato variando nei successivi esercizi la passività per le tre linee postali, si può dedurre dal seguente prospetto, che dà, separati per linee ed anni, i rapporti tra spese e prodotti.

LINEE POSTALI	Esercizi						
	1911-12	1912-13	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
A — Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova	3,25	3,06	3,11	3,10	2,36	3,11	4,26
B — Golfo Aranci-Maddalena . .	7,04	4,92	4,04	3,84	2,82	5,77	5,83
C — Palermo-Napoli	2,20	2,18	2,31	2,79	2,72	4,59	43,38
Media di tutte le linee	2,59	2,10	2,54	2,92	2,58	4,49	4,55

Le spese relative al traffico delle *agenzie di navigazione* ammontarono nel 1917-18 a lire 283.576,12 contro 348.712,64 dell'anno precedente; con una diminuzione di lire 65.136,52. Esse rappresentano provvigioni sui biglietti e sui noli, stivaggio e disstivaggio, corrispettivi a corpo, ecc...; ma non comprendono le spese non inerenti al traffico e che son costituite generalmente da rimborsi, quali quota per rimorchiatore, tasse d'ancoraggio, imbarco carbone, scarico ceneri ed altre.

Le *vertenze commerciali*, riguardanti quasi tutte il servizio merci cumulativo, ascesero a 238 ed importarono un risarcimento complessivo di lire 11.175,26, di cui lire 6.711,36 a carico dei responsabili e lire 4.463,90 a carico dell'Amministrazione.

Ferry-boats per lo stretto di Messina. — Al 1° luglio 1917 il servizio veniva effettuato mediante 6 *ferry-boats* di proprietà dell'Am-

ministrazione. Dopo il 28 agosto, e cioè dopo la perdita dello *Scilla* per urto contro una mina, fu sospeso il servizio fra Messina e Reggio Calabria. Ciò fece aumentare il traffico tra Messina e Villa S. Giovanni, tanto che fu necessario requisire il piroscafo *Mergellina* della Compagnia Napoletana per adibirlo in sussidio ai *ferry-boats* per trasporto viaggiatori. I veicoli trasportati in tutto il 1917-18 furono 88.539, con una diminuzione di 39.581 rispetto all'anno precedente.

I prodotti del traffico (Vedansi allegati n. 2 e 4) ammontarono a lire 1.367.000,36; e aggiungendovi gli introiti diversi in lire 64.879,04, si ha un'entrata totale di lire 1.431.879,40, in confronto di lire 1.686.973,23 nel 1916-17: donde una diminuzione di lire 255.093,83. Le spese, inclusi gli oneri per assicurazione dei *ferry-boats* contro i rischi di guerra, per manutenzione degli approdi e per indennità pagate alle famiglie degli scomparsi in seguito alla perdita dello *Scilla*, salirono a lire 6.422.989,15 contro 3.084.324,96 dell'anno precedente e quindi crebbero di ben lire 3.338.664,19.

In conclusione la passività dell'esercizio raggiunse la cifra di lire 4.991.109,75, diventando più che tre volte maggiore di quella del 1916-17 che era stata di lire 1.397.351,73.

Piroscafi da carico. — Le navi che costituiscono la flotta da carico (navigazione libera) sono in parte di proprietà dell'azienda ferroviaria, in parte di altre Amministrazioni dello Stato, in parte infine sono piroscafi nemici requisiti o sequestrati.

Appartengono alla prima categoria l'*Adriatico* e l'*Italia*, utilizzati in tutto l'anno per trasporti d'interesse ferroviario e compensati con i noli a tonnellata-miglio.

Rientrano nella seconda: la nave *Ligure* del Ministero della guerra; le cisterne *Prometeo* (affondata il 18 marzo 1918), *Giove*, *Nettuno*, ed i piroscafi *Nilos*, *Kizicos*, *Città di Bengasi* del Ministero della marina; la nave *Harlaw*, pure del Ministero della marina, che fu restituita dalla Società marittima eritrea ma venne affondata il 31 gennaio 1918; il piccolo rimorchiatore *Emma*. Tutte unità, queste, affidateci in esercizio col rimborso delle spese e con l'aumento del 5 % per spese generali.

Alle navi nemiche sequestrate si aggiunsero quelle tedesche *Lemnos* (*S. Giusto*) e *Prinz Regent Liutpold* (*Pietro Calvi*), l'altra austriaca *Quarnero* e il *Doen Samud*, ex tedesca, noleggiata dal Governo siamese. Tutti i piroscafi sequestrati e requisiti continuarono ad essere iscritti alla Capitaneria del porto di Genova, giusta il decreto Luogotenenziale n. 845 del 17 giugno 1918, e per essi l'Esercizio Navigazione pagò i noli prestabiliti dalla Commissione d'assegnazione alla R. Tesoreria Centrale, che li tiene a disposizione degli eventuali aventi diritto.

La gestione dei piroscafi sequestrati adibiti a trasporti per conto delle diverse Amministrazioni dello Stato continuò ad essere compensata come nell'esercizio precedente: in parte a corpo, giusta apposito contratto approvato con decreto 20 maggio 1916 dal Ministro dei lavori pubblici, registrato alla Corte dei conti il 12 giugno 1916; in parte a rimborso di spesa con l'aumento del 5 % per spese generali. I piroscafi assegnati al Commissariato carboni vennero usati pel trasporto dei carboni e dei materiali metallici e diversi per il Ministero delle armi e munizioni; i noli relativi furono addebitati in base ai prezzi del decreto Luogotenenziale n. 845 del 17 maggio 1917, come nel caso di piroscafi appartenenti ad un qualunque armatore privato.

Al 30 giugno 1918 le navi nemiche tenute in esercizio dall'azienda ferroviaria erano così ripartite: 6, 18, 9, 13 e 1 rispettivamente al Commissariato carboni ed ai Ministeri della guerra, della marina, degli approvvigionamenti e consumi e dei trasporti.

Numerosi *sinistri* si verificarono per fatto di guerra con perdita totale del piroscafo ed altri incidenti in cui fu possibile portare in salvamento la nave per la felice manovra dei comandanti e la calma mantenutasi negli equipaggi. Si ebbero pure alcuni gravi incidenti ordinari di navigazione, dovuti però alle speciali condizioni in cui si svolse il traffico marittimo, quale il viaggiare a lumi spenti, il tenersi più che fosse possibile in vicinanza delle coste e il navigare in convoglio.

Nel fare un cenno generale per i *risultati finanziari* di tutto l'Esercizio Navigazione, si è già posta in evidenza l'importanza della cifra — lire 10.645.068,30 — che rappresenta il guadagno procurato all'azienda ferroviaria dall'esercizio dei piroscafi da carico.

E qui conviene mostrare come tale cifra risulti:

<i>Entrata.</i>	
Introiti dei piroscafi dell'azienda ferroviaria	L. 3.673.178,72
» » » di altre Amministrazioni dello Stato	» 4.651.135,96
» » » requisiti	» 71.920.471,41
Totale entrata . . . L. 80.244.786,09	
<i>Spesa.</i>	
Spese d'esercizio (personale, combustibili, riparazioni ecc.):	
— dei piroscafi delle ferrovie	L. 1.221.169,86
— » di altre Amministrazioni dello Stato . . . »	4.605.357,97
— » requisiti	» 43.260.843,45
49.087.371,28	
Interesse ed ammortamento dei capitali investiti nei piroscafi dell'Amministrazione	» 112.155,59
Quota per rinnovamento dei piroscafi dell'Amministrazione »	84.000,—
Assegnazione al fondo di riserva per gli ordinari rischi di mare:	
— per i piroscafi delle ferrovie . . . L.	1.463.228,70
— id. di altre Amministr. dello Stato »	4.417,81
— per i piroscafi requisiti »	18.848.544,41
20.316.190,92	
Totale Spesa . . . L. 69.599.717,79	
Attività dell'esercizio . . . L. <u>10.645.068,30</u>	

Il fondo assicurazione contro i rischi ordinari raggiunse la somma di lire 31.574.811, che resta accantonata finchè non ne sia stabilito il definitivo impiego.

Contro i rischi di guerra si continuò ad assicurare i piroscafi presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni.

Con i soli piroscafi adibiti ai servizi di importazione, esclusi quindi quelli in consegna all'Armata ed alla Delegazione trasporti, nel corso dell'anno arrivarono in Italia tonnellate 571.615 di materiali diversi.

I viaggi di uscita furono utilizzati per il trasporto di tonnellate 83.311, costituite quasi tutte di minerale inviato dalla Spagna in Inghilterra.

Le merci importate per le diverse Amministrazioni furono le seguenti:

cereali	Tonn.	161.746
carbone	»	162.995
carne	»	47.259
nafta	»	58.558
benzina	»	4.082
esplosivi	»	4.358
minerale	»	7.383
merci varie	»	125.234
	Tonn.	<u>571.615</u>

E quelle esportate furono:

minerale	Tonn.	68.164
patate	»	4.153
agrumi	»	6.992
merci varie	»	4.002
	Tonn.	<u>83.311</u>

ESERCIZIO DELLE FERROVIE SECONDARIE
(GRUPPO SICILIA).

La lunghezza delle linee sicule a scartamento ridotto esercitate *provvisoriamente* dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (art. 4 della legge 12 luglio 1908, n. 444 e art. 15 della legge 21 luglio 1910, n. 580) misurava al 30 giugno 1917 km. 220,281, di cui km. 12,524 a dentiera. Durante l'anno 1917-18 furono aperti all'esercizio i tronchi Assoro-Cavalcatore (km. 5,647), ad aderenza mista, della linea Assoro-Leonforte e Bivio Filaga Prizzi (km. 4,662), ad aderenza naturale, della linea Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano. Sicchè le ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia, in esercizio al 30 giugno 1918 misuravano complessivamente km. 230,590, di cui km. 14,873 armati a dentiera. La lunghezza media esercitata nell'anno fu di km. 223,427.

In base al decreto Luogotenenziale 20 gennaio 1918, n. 219, l'esercizio della linea a scartamento ridotto Palermo-Corleone (chilometri 67,129) venne assunto provvisoriamente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e posto alla dipendenza dell'esercizio delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia). Nulla però fu in massima mutato nelle condizioni, norme e modalità che regolano i trasporti; non vi è alcun rapporto di servizio cumulativo o di corrispondenza con la nostra rete; il personale, pur passando provvisoriamente alla dipendenza delle ferrovie dello Stato, conserva il trattamento che aveva sotto l'esercizio privato e rimane soggetto alle norme del proprio regolamento.

Gli allegati n. 9 e 11 comprendono la situazione del *materiale* rotabile e di esercizio acquistato per le linee di cui si tratta. Le spese approvate a tutto giugno 1918 per acquisto di materiale rotabile ammontano a lire 8.791.021,81; quelle per miglioramento al materiale rotabile a lire 40.529,64; e le altre per acquisto di materiali di esercizio a lire 338.914,59: queste spese, come pure quelle per lavori e migliorie patrimoniali ammontanti a lire 430.026,88, sono comprese nella parte straordinaria del bilancio (allegato n. 7), mentre gli interessi e l'ammortamento relativi alle somme erogate fanno carico alla parte ordinaria del bilancio (spese accessorie). È da notarsi che, non essendo stati assegnati fondi per tali acquisti, l'Amministrazione, in osservanza alle disposizioni di legge, dovette sopperirvi valendosi delle somme assegnate alle spese patrimoniali della rete principale.

Il servizio misto dei viaggiatori e delle merci venne disimpegnato con una sola coppia di treni, ad eccezione del tronco Assoro-Cavalcatore sul quale si effettuò una sola coppia di treni settimanale.

Come si rileva dagli allegati n. 17, 18 e 19, le *percordanze* del materiale furono le seguenti:

Chilometri-treno (1)	N.	256.264
Chilometri-locomotiva in corsa (1)	»	261.808
Id. (manovre)	»	46.572
Assi-chilometri veicoli	»	3.342.942

Nell'allegato n. 22 è indicato il consumo di combustibili per la trazione, che, ragguagliato a litantrace, fu, tra consumo per servizio treni e consumo per manovre, di kg. 16,81 per chilometro di locomotiva (comprese le manovre) e di kg. 20,23 per chilometro di treno, in confronto di kg. 13,82 e di kg. 16,68, rispettivamente, nell'anno 1916-17. Il maggior consumo è dovuto alla qualità scadente del carbone ed al cresciuto peso dei treni.

Il *personale* addetto a queste linee (art. 10 della legge 12 luglio 1908, n. 444; legge 30 giugno 1906, n. 272; R. decreto 2 luglio 1911), è diminuito da 837 a 758 agenti al 30 giugno 1918, come risulta dall'allegato n. 12. Per la linea Palermo-Corleone risultano in servizio complessivamente n. 231 agenti.

I *risultati finanziari*, soprattutto per il crescente rincaro del carbone, mostrano nel 1917-18 una passività anche maggiore di quella degli anni scorsi. Di fronte ad un'entrata di . . . L. (2) 1.189.593,44 si ha una spesa di » (3) 3.952.577,63

e perciò il disavanzo risulta di . . . L. 2.762.984,19

(1) Comprese le percordanze sui tronchi in costruzione.

(2) Prodotti del traffico:

Viaggiatori	L.	844.905,77	
Bagagli e cani	»	3.751,79	
Merci a grande velocità	»	140.963,85	
» a piccola velocità acc.	»	1.476,35	
» a piccola velocità	»	180.961,84	L. 1.172.059,60
Prodotti indiretti e introiti a rimborso di spesa	»	17.118,49	
Entrate eventuali	»	415,35	
Totale entrata . . .			L. <u>1.189.593,44</u>

(3) Spese di esercizio:

Personale	L.	1.375.960,11	
Forniture e spese dirette	»	1.785.162,89	
Manutenzione materiale rotabile	»	249.802,17	
» linee	»	88.327,14	L. 3.499.252,31
Spese complementari (a)	»	14.000,—	
» generali in comune con la rete principale	»	97.150,61	
» stazioni comuni	»	219.884,45	
Contributi assegni, 2% e 6‰ prodotti lordi	»	24.157,46	
Interessi e ammortamento	»	98.132,80	
Totale . . .			L. <u>3.952.577,63</u>

(a) Gli assegni ed i ricavi hanno dato al 30 giugno 1918 un avanzo di lire 3.423,47; di cui lire 3.228,46 riguardano la spesa per il rinnovamento del materiale metallico d'armamento e lire 195,51 quella per il rinnovamento del materiale rotabile.

Il prodotto chilometrico complessivo è stato di lire 3.489,91 e la spesa complessiva, per chilometro di linea esercitata, di lire 14.853,86, ivi compresa la quota di interessi ed ammortamento delle somme erogate in conto capitale per il materiale.

Nell'esercizio della linea Palermo-Corleone, incominciato il 1° marzo 1918, si è avuta un'entrata di	L.	412.951,76
contro una spesa di	»	474.980,03
e perciò il disavanzo cresce di	L.	<u>62.028,27</u>

Prescindendo dalla Palèrmo-Corleone, questi risultati potranno divenire meno sfavorevoli quando saranno migliorati i mercati e quando, d'altra parte, con l'apertura dei rimanenti tronchi, tutta la rete a scartamento ridotto potrà essere esercitata in maniera organica. Ma allo stato delle cose, continuando a mancare una sovvenzione che compensi l'azienda delle maggiori spese di esercizio e fondi adeguati per il materiale, la gestione di queste linee, già di aggravio per il bilancio generale dell'Amministrazione in tempi ordinari, va divenendo sempre più onerosa nel periodo di crescenti difficoltà create dalla guerra (1).

(1) Per l'esercizio delle ferrovie complementari a scartamento *ordinario* della Sicilia le convenzioni del 1884, oltre a stabilire una dotazione in ragione di lire 12.000 per chilometro di linea esercitata, davano alla Società esercente il 65 per cento dei prodotti e un corrispettivo di lire 3000 per chilometro di lunghezza *virtuale*, pari a circa lire 4500 per chilometro di lunghezza *reale*, oneri tutti che gravavano sul bilancio del Tesoro.

CONTENZIOSO.

Il lavoro contenzioso compiuto dagli uffici del Servizio Legale durante l'esercizio finanziario 1917-18 è riassunto nei prospetti allegati n.° 40, 43 e 44. Il primo di essi contiene il movimento numerico delle liti, ripartite per materia e per magistratura. Le cause introdotte avanti le preture, i tribunali e le Corti di appello e di cassazione ammontarono in totale a 5907 contro 5494 dell'esercizio precedente, con un aumento complessivo di 413, tenuto conto che nelle Preture e nei Tribunali si introitarono rispettivamente 503 cause in più, mentre se ne ebbero 90 in meno avanti le Corti di appello e di cassazione.

Sul totale delle cause definite (3811) il 33,32 per cento è dato da quelle definite per virtù di sentenza (1270); le transatte (1806) raggiunsero il 47,39 per cento e le abbandonate o rinunciate (735) il 19,29 per cento, contro rispettivamente il 33,15, il 39,88 e il 26,97 per cento del 1916-17. Le cause rimaste pendenti (11.887) al 30 giugno 1918 rappresentano il 75,72 per cento di fronte al 69,87 per cento dell'anno avanti.

Quanto all'esito delle cause definite per sentenza, si ebbe favorevole all'Amministrazione con vittoria completa o solo parziale: in pretura, rispettivamente il 60,57 e 1,93 per cento contro il 62,38 e il 3,39 per cento del precedente anno; in tribunale il 59,67 e il 4,29 per cento, contro il 59,88 e il 5,28 per cento; in Corte d'appello il 63,89 e 2,77 per cento, contro il 30,00 e il 9,38 per cento; in Corte di cassazione il 71,83 e 0,00 contro il 70,37 e il 3,70 per cento; complessivamente per le quattro giurisdizioni il 61,18 e il 2,68 per cento, contro il 60,64 e il 4,65 per cento del 1916-17.

Le cause in cui l'Amministrazione rimase soccombente in tutto o in parte furono rispettivamente: in pretura il 34,67 e 2,83 per cento, contro il 31,40 e 2,83 per cento del precedente esercizio; in tribunale il 33,65 e il 2,39 per cento, contro il 31,12 e il 3,72 per cento; in Corte d'appello il 27,78 e il 5,56 per cento, contro il 26,56 e il 14,06 per cento; in Corte di cassazione il 26,76 e 1,41 per cento, contro il 24,08 e 1,85 per cento: in totale il 33,30 e 2,84 per cento, contro il 30,57 e 4,14 per cento dell'anno innanzi. Delle cause introdotte in pretura lo 0,02 per cento è dato dagli appelli prodotti contro sentenze di conciliatori e di quelle introdotte nei tribunali il 18,00 per cento rappresenta i gravami da sentenze di pretori. Nell'anno precedente i gravami dell'una e dell'altra specie figuravano rispettivamente in ragione dello 0,28 e del 22,64 per cento.

Un secondo prospetto, allegato n. 43, presenta la indicazione numerica delle cause a seconda della *materia* caduta in contestazione, con le cifre raggruppate sotto le principali voci comprensive di tutte le particolarità esposte nel precedente prospetto e con la distinzione delle cause trattate a difesa diretta dagli Uffici centrale e compartimentale del Servizio Legale e di quelle trattate dai delegati ferroviari. V'è inoltre la distinzione in passive ed attive, secondo che l'Amministrazione fu convenuta od attrice.

Di più, per rendere meglio visibile, in ogni sua parte, il lavoro compiuto dai delegati, è indicato in apposite colonne *bis* il quantitativo delle cause per le quali fu ad essi affidata la semplice rappresentanza in giudizio, senza, naturalmente, che siffatto quantitativo sia tenuto in conto agli effetti statistici, essendone le cifre già assorbite numericamente da quelle delle altre colonne.

Emerge dal prospetto che sopra un totale di 15.698 cause esistenti, ne furono affidate in piena trattazione ai delegati 2961, vale a dire il 18,72 %; ed emerge pure che sopra un totale di 1270 cause definite per sentenza, 1080 lo furono a difesa diretta e 190, cioè il 14,96 %, a difesa delegata. Le cause vinte ad opera degli uffici del Servizio Legale furono 702, ossia il 65 % delle decise; quelle vinte ad opera dei delegati giunsero a 109, cioè al 57,37 %.

Delle 11.887 cause rimaste pendenti il 79,87 % si verificò presso gli uffici del Servizio Legale e il 20,13 % presso i delegati, contro rispettivamente l'85 e il 15 % dell'esercizio precedente; e le cause passive rimaste pendenti al 30 giugno 1918 erano in ragione dell'89,66 % e le attive in ragione del 10,34 % di fronte, rispettivamente, all'84,94 e 15,06 % nello esercizio 1916-17.

Un ultimo prospetto, allegato n. 44, rappresenta il numero delle cause ripartite per *valore* e col rispettivo esito. Il prospetto non è completo perchè, trattandosi di dati esposti per la prima volta, non è stato possibile, per difficoltà che ora sarebbe inutile ricercare, mettere insieme le cifre corrispondenti all'esercizio finanziario 1916-17. Ma siffatta lacuna non ha importanza, perocchè, ai fini statistici, vanno prese in senso assoluto, male prestandosi a confronti, a percentuali e medie, che finirebbero con l'essere ben poco concludenti.

Nulla di notevole si rileva nel confronto fra gli anni 1917-18 e il 1916-17. L'entità del lavoro contenzioso e i risultati ottenuti si mantengono nelle proporzioni dell'anno precedente salvo insignificanti oscillazioni che sono inevitabili.

Quanto al lavoro consultivo, il Servizio Legale, oltre la quotidiana opera prestata nel risolvere dubbi e nel dare suggerimenti a richiesta degli altri Servizi, emise in via formale 876 pareri di carattere generale e specifico, contro 651 dell'anno avanti. Rese inoltre 243 dichiarazioni di terzo, contro 311 dell'esercizio precedente: essendo

state definite 96 vertenze, al 30 giugno 1918 ne rimanevano pendenti 147.

Controversie relative al personale. — Durante il 1917-18 in materia di personale furono prodotti alla *IV Sezione del Consiglio di Stato* 10 nuovi ricorsi, che, aggiunti ai 42 rimasti pendenti alla fine del precedente esercizio finanziario, danno un totale di 52. Durante l'anno essendone stati decisi 6, la rimanenza al 30 giugno 1918 ammonta a 46. Dei 6 ricorsi decisi, uno fu dichiarato irricevibile, uno accolto, due rigettati; per uno fu pronunciata la perenzione.

Il ricorso accolto riguardava la nomina di *delegato ferroviario* conferita ad un professionista fornito della prescritta anzianità forense soltanto per l'ufficio di procuratore. Ritenne la IV Sezione che, allorquando il concorso sia bandito non per le funzioni specifiche di avvocato o di procuratore, sibbene, come nella specie, per un posto di delegato ferroviario in genere, non possa la nomina cadere sopra altri che non sia in possesso del duplice requisito della prescritta anzianità di esercizio e di iscrizione negli albi professionali di avvocato e di procuratore insieme; diversamente la nomina stessa andrebbe a violare tanto le Norme sul Servizio Legale quanto la legge professionale del 1874, alla quale le norme medesime fanno pieno ossequio (Dec. 23 nov.-7 dicembre 1917, De Marco).

Dei due ricorsi rigettati, uno riguardava la nomina di delegato ferroviario in altra sede, che era stata impugnata da un concorrente rimasto fuori, sostenendosi precipuamente che la Commissione compartimentale ed il Consiglio di Amministrazione avevano fatto mal governo dei criteri per la formazione della graduatoria: ma venne riconosciuto che le vigenti norme lasciano alla Commissione compartimentale piena libertà di scelta circa i criteri ed il metodo dello scrutinio (Dec. 8-22 marzo 1918, Guzzi).

L'altro ricorso rigettato era stato proposto da un medico di riparto contro la revoca dall'ufficio. Contrariamente alle tesi da lui propugnate, la IV Sezione ha osservato che la graduatoria delle pene disciplinari di cui all'art. 43 del regolamento sul Servizio Sanitario, non implica il divieto di infliggere, a giudizio dell'Amministrazione, la pena maggiore senza che sia stata prima applicata la pena minore; e che inoltre, in relazione all'art. 49 del citato regolamento, motivo di illegittimità non può desumersi dall'essere stata la Commissione di inchiesta composta di 4, anziché di soli 3 ispettori perchè, a parte che nella specie le indagini riguardavano agenti di altri rami dell'esercizio, « la indicazione numerica, di cui al « mentovato art. 49, se impone un *minimo*, non esprime tuttavia un *massimo*, che non si « possa oltrepassare a pena di nullità ». La Commissione d'inchiesta non ha attribuzioni di corpo deliberante, ma deve essenzialmente accertare la verità; e perciò non è lecito vedere una menomazione delle garanzie di imparzialità e competenza nel fatto che la Commissione inquirente sia stata formata con un numero di funzionari superiore al minimo prescritto (Dec. 21 dicembre 1917-11 gennaio 1918, Ròcca).

Al 30 giugno 1917 erano pendenti 166 ricorsi dinanzi alle *Sezioni Unite della Corte dei conti*; essendone stati introdotti altri 18 nell'anno 1917-18, si ha un totale di 186. Nello stesso anno ne furono peraltro definiti 19, di guisa che al 30 giugno 1918 ne rimasero pendenti 165; ma parecchi di questi ricorsi sono già caduti in perenzione, mentre poi per buona parte di essi il Procuratore generale presso la Corte dei conti ha chiesto che fosse emessa pronuncia di inammissibilità per mancanza di notifica all'Amministrazione. Dei 19 ricorsi definiti nell'anno, 7 furono abbandonati dagli interessati e gli altri 12 vennero decisi con piena vittoria dell'Amministrazione.

Fra le decisioni pronunciate è notevole quella del 22 febbraio 1918, resa sul ricorso di un *ex capo divisione* con la quale le Sezioni Unite della Corte dei conti fissarono il principio che l'articolo 1 della legge 22 luglio 1914 n. 742, per cui la pensione fu elevata

dal nove decimi all'intero ammontare dei versamenti, non è applicabile agli agenti esonerati in forza dell'articolo 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429 prima del 30 giugno 1913, ancorchè abbiano raggiunto o raggiungano posteriormente a questa data i limiti di età e di compartecipazione occorrenti per la liquidazione della pensione. Questa massima fu ribadita con decisioni dello stesso giorno, in merito ai ricorsi proposti per la identica questione da altri tre funzionari.

Con decisioni del 14 dicembre 1917 e del 21 giugno 1918 la Corte dei conti ribadì il principio che nessuna influenza può esercitare la decisione del Magistrato ordinario sulle pronunzie che essa deve emettere nell'esercizio della sua giurisdizione che è piena e non ha limitazioni di sorta e, con la seconda di dette decisioni, confermò l'altro principio, che fra le lesioni, delle quali parla l'art. 18 del Testo unico 22 aprile 1909, n. 229, non si possono comprendere le lesioni interne (nella specie lesione dell'aorta).

Alla vedova di un impiegato il Consiglio d'Amministrazione aveva negato la pensione privilegiata per la intervenuta sentenza di separazione personale per colpa di lei. La vedova ricorse sostenendo che, in seguito ad intervenuta riconciliazione susseguita dalla coabitazione ed al ristabilimento dei buoni rapporti coniugali, erano cessati gli effetti della sentenza di separazione, e chiese altresì la sospensione di ogni decisione, trovandosi pendente una causa che, agli effetti della successione, essa aveva promosso davanti il tribunale di Verona il quale, per trattarsi di questione di stato, era il solo competente a pronunciarsi in riguardo alla sentenza di separazione. Ma la Corte dei conti, ritenuto che nel campo assegnatole la giurisdizione debba esplicarsi in tutta la sua pienezza e con tutte le relative facoltà, dichiarava la propria competenza e giudicava irrilevante la prova chiesta dalla ricorrente di fronte ai fatti precisi e concordanti dedotti dall'Amministrazione e rigettava il ricorso.

Nè meno importante è, infine, la decisione della Corte dei conti del 22 luglio 1917, pronunziata sul ricorso di un impiegato esonerato dal servizio in applicazione dell'art. 30, comma f) del regolamento del personale approvato con il R. decreto 22 luglio 1907, n. 417. Sosteneva il ricorrente: che nessun provvedimento avrebbe potuto essere preso in danno di lui in dipendenza dei fatti dei quali l'Autorità giudiziaria aveva esclusa la materiale esistenza; che ingiustamente la pensione gli era stata liquidata senza tener conto degli stipendi dovutigli durante la sospensione, previa trattenuta delle quote da versarsi alla Cassa pensioni, come si era fatto per la indennità di buonuscita; che, ad ogni modo, la pensione avrebbe dovuto essergli liquidata non in base al Testo unico 22 aprile 1909, n. 229, bensì a norma degli articoli 59 e 60 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e dell'art. 9 della legge 13 aprile 1911, n. 310, dovendo egli considerarsi esonerato per misura amministrativa, o per ragioni di servizio.

La Corte, respingendo in ogni sua parte il ricorso, rilevò che le censure in ordine ai provvedimenti relativi all'esonero ed al trattamento usato al ricorrente durante il periodo della sospensione, erano sottratte alla sua competenza in conformità del disposto dell'articolo 22 di detto T. U.; dichiarò che, data la natura del provvedimento di esonero deliberato, non erano applicabili gli articoli 59 e 60 della legge 7 luglio 1907, n. 429 che contemplano solo gli agenti della cui opera l'Amministrazione non avesse creduto di potersi utilmente giovare; dichiarò, infine, che, essendo la liquidazione della buonuscita regolata da disposizioni di contenuto e carattere diverso da quello relativo alle pensioni, conforme alla legge era stata l'esclusione dell'intero periodo di sospensione.

Le controversie relative al *trattamento del personale* dinanzi al magistrato ordinario presentano una qualche diminuzione in confronto di quelle proposte nell'anno precedente.

A ciò può avere influito la diritta e ferma giurisprudenza delle Sezioni Unite della Corte di cassazione, le quali, in numerose pronunzie, hanno insegnato che le questioni relative al trattamento degli impiegati delle pubbliche Amministrazioni sono sottratte alla competenza dell'autorità giudiziaria, la quale può essere legittimamente adita solo dopo che la IV Sezione del Consiglio di Stato abbia pronunciato la illegittimità ed arbitrarietà degli atti amministrativi. Non sono però mancate decisioni che hanno ribadito tali principi: quella 9 gennaio 1918 con cui le Sezioni Unite della Corte di cassazione riformarono una sentenza della Corte di appello di Palermo; l'altra 13 marzo 1918 nella quale il tribunale di Roma dichiarò che non rientra nella giurisdizione dell'autorità giudiziaria l'esame della liceità o meno dei provvedimenti amministrativi delle ferrovie di Stato; ed infine quella 7 giugno 1918 della Corte di appello di Palermo.

Le non poche controversie riguardanti le *competenze accessorie* che, come si è varie volte rilevato, hanno notevole importanza per i principi di massima che involgono nonchè per il loro contenuto economico a causa delle ripercussioni di ordine generale che possono

avere, sono state risolte dal magistrato quasi sempre favorevolmente all'Amministrazione anche nel decorso anno finanziario.

Si ricorda, per tutte, la sentenza 31 dic. 1917 della Corte di appello di Catania la quale, pronunciando sul gravame dell'Amministrazione nella causa promossa da vari agenti provenienti dalla Sicilia in qualità di guardiani-cantonieri, dichiarò che la detta qualifica non accompagnata dall'esercizio effettivo e permanente delle mansioni di cantoniere, non dà diritto al soprassoldo previsto dall'art. 173 delle abrogate disposizioni sulle competenze accessorie, perchè infatti detto soprassoldo deve intendersi istituito solo a favore del cantoniere o di altri agenti in quanto esercitano mansioni non inerenti alle loro attribuzioni.

In merito a *concessioni di viaggio*, il tribunale di Roma in sede di appello (8 febbraio 1918) ammise il principio che gli impiegati, per poterle avere in favore di parenti del II gruppo (art. 13 R. decreto 21 luglio 1910 n. 628), debbano prima ottenere l'autorizzazione alla iscrizione dei parenti stessi nello stato di famiglia dell'Amministrazione, alla quale debbono fornire tutte le prove necessarie a dimostrare la convivenza a carico.

In tema di *cessioni* che il fondo di garanzia è costretto di estinguere, il tribunale di Roma, con sentenza del dicembre 1916, contrariamente alla tesi sostenuta dall'Amministrazione, e che, come fu rilevato a pag. 152 della precedente relazione, poteva dirsi avesse trionfato, aveva invece ritenuto che il fondo di garanzia avesse un carattere pressochè assicurativo e che il legislatore, nel crearlo, avesse voluto esimere gli impiegati e gli operai, per i quali il fondo si trovasse esposto a prestare la garanzia, dall'obbligo della rivalsa stabilito dal diritto comune a favore del garante, perchè altrimenti la istituzione di esso, che si era escogitata per favorire il personale, si sarebbe tradotta in una istituzione pregiudizievole al personale medesimo. Ma la Corte di appello di Roma, con sentenza 6 aprile 1918, fece diritto alla domanda di rimborso. Analogamente si è pronunciata la Corte di appello di Torino, con sentenza 4-9 aprile 1918, ed oramai può ben ritenersi condannata la tesi contraria.

Circa la ripercussione dell'*amnistia* nei riguardi di un ispettore avventizio che era stato sospeso preventivamente dal soldo e dal servizio e, condannato dal tribunale e dalla Corte di appello di Torino, era stato poi amnistiato in forza del decreto 9 luglio 1916, ma licenziato dal servizio, non essendosi ravvisata più necessaria l'opera sua, il tribunale di Roma ritenne che l'amnistia non può influire sugli effetti civili del reato e che infondate erano le richieste per arretrati di stipendio e per la buonuscita. La sentenza, dell'8 marzo 1918, è però gravata di appello tuttora in corso.

In merito alla *prescrizione* di crediti relativi ad arretrati di paga, la Corte di appello di Palermo dichiarò applicabile la prescrizione quinquennale anche quando si tratta di crediti illiquidi e controversi (sentenza del 14 giugno 1918).

Le controversie per liquidazione di *indennità di infortunio* portate dinanzi al magistrato sono in notevole diminuzione: ed infatti nell'anno 1917-18 ne furono iniziate 222 in confronto di 294 introdotte nell'anno precedente. La decrescenza si rileva notevole nelle giurisdizioni comprese nell'ambito dei Compartimenti di Napoli, Bari e Reggio Calabria: da un numero di 180 cause introdotte nell'anno 1913-14, che era disceso a 60 nell'anno 1916-17, si è arrivati a sole 25. Ben vero è aumentato il numero dei giudizi arbitrali (nei tre Compartimenti suddetti nell'anno decorso se ne sono avuti 54), ma è da notarsi che l'arbitrato rappresenta il sistema di definizione delle vertenze in esame più rispondente alla natura del contesto, sia per la rapidità della risoluzione, sia per la garanzia dei diritti delle parti.

Fra le decisioni pronunciate dal magistrato su questioni di principio è da notare, in ordine alla interpretazione da darsi all'art. 7 del T. U. della legge per gli infortuni nei riguardi della *occasione* di lavoro, quella 20 aprile 1918, resa dalla Cassazione di Torino, la quale decise non potersi ritenere avvenuto in occasione di lavoro l'investimento patito da un ferroviere il quale, terminato il servizio, aveva tentato arbitrariamente di salire su un treno in moto per ritornare alla propria abitazione. Quel Supremo Collegio è così ritornato alla giurisprudenza che aveva creduto modificare con la sentenza del 23 marzo 1917.

La stessa Corte di cassazione persiste nei criteri adottati per la interpretazione del concetto di *invalidità* agli effetti della liquidazione dell'indennizzo, ritenendo che la invalidità stessa debba valutarsi non oggettivamente, in rapporto alla mancata attitudine dell'operaio al lavoro in genere, ma in relazione al lavoro specifico al quale attendeva quando rimase colpito dall'infortunio.

La giurisprudenza prevalente segue il principio contrario (lavoro generico), come hanno confermato il tribunale di Busto Arsizio (13 luglio 1917) e quello di Catania (30 agosto 1917).

In merito di infortuni sofferti da militari addetti al corso di istruzione per abilitazione al servizio dei deviatori, delle manovre dei freni, il tribunale di Roma (sentenza del

13 luglio 1917) considerò che essi militari non perdono la loro qualità e restano perciò soggetti alle disposizioni del T. U. sulle pensioni civili e militari senza aver diritto alle indennità previste dalla legge per gli infortuni.

In tema, infine, di sperimentabilità dell'azione di risarcimento ad istanza di agenti da considerarsi operai, il Supremo Collegio penale ha avuto occasione di ribadire il principio che proposto alla direzione o sorveglianza del lavoro, ai fini e per gli effetti del primo capoverso dell'art. 32 della legge per gli infortuni, debba intendersi solo colui che può impartire ordini e dare disposizioni ad altri che sono sotto la sua direzione o sorveglianza e non colui che è alla sua volta diretto o sorvegliato (sentenze del 7 gennaio e 11 marzo 1918). E le magistrature minori, che prima sembravano riluttanti a seguire siffatto principio, vi hanno poi fatta piena adesione (tribunale di Catania 30 agosto 1917 — tribunale di Vigevano 25 aprile 1918 — Corte di appello di Roma 7 maggio 1918).

Nei riguardi dell'estensione da darsi alle norme per le quali può risorgere, in via di eccezione, responsabilità civile del capo o esercente imprese, industrie o costruzioni, esclusa in via di regola dall'art. 34 della legge, il tribunale di Genova (sentenza 25 maggio 1918) ha ritenuto che l'Amministrazione, quando ha imposto ad un suo appaltatore l'obbligo dell'assicurazione degli operai, non può essere considerata come terzo nei rapporti con gli operai medesimi, e non può quindi, in caso di infortunio, essere soggetta verso di essi alla responsabilità civile se non nei casi previsti dall'art. 32.

Sempre in tema di interpretazione di questo articolo, è degna di essere menzionata la sentenza del 25 aprile 1918, con la quale la Corte di cassazione di Firenze dichiarò che il termine di un anno, entro cui può l'infortunato istituire l'azione civile per risarcimento in base al disposto dell'art. 32 della legge sugli infortuni, debba decorrere non già dalla data della morte del presunto colpevole, ma da quella della dichiarazione di non luogo per estinzione dell'azione penale per morte.

I procedimenti penali dei quali il Servizio Legale, nell'interesse diretto o indiretto dell'Amministrazione, ebbe ad occuparsi per ragione di difesa, di direttiva o di sorveglianza, assommarono nello scorso anno finanziario a ben 11.294 con un aumento di 1320 su quelli del 1916-17. Al 30 giugno 1917 ne erano rimasti pendenti 4548, e nell'anno 1917-18 ne sopravvennero 6746. All'aumento notevolissimo concorrono sempre in maggior misura i delitti in danno dell'Amministrazione, che nello scorso anno, tra pendenti e sopraggiunti, ammontarono a 6772, sopravvanzando di 1657 quelli dell'anno 1916-17, che già segnavano una considerevole maggior somma, in confronto di quella degli anni precedenti. La causa dell'aumento, come già per l'anno 1916-17, va ricercata nelle difficili condizioni generali.

Le contravvenzioni ammontarono a 3744.

I delitti vanno così divisi:

- a) *disastri, omicidi colposi e lesioni colpose*, 668;
- b) *peculati, truffe, falsi, furti, corruzioni, concussioni, ecc.*, 6772;
- c) *oltraggi, lesioni e violenze agli agenti*, 94;
- d) *imputazioni diverse*, 16.

Soltanto per le prime due categorie vi sono massime di rilievo da segnalare.

a) La Suprema Corte penale aveva ritenuto (3 dicembre 1915) che i procedimenti per reati di competenza della Corte d'assise a termini dell'abrogato codice di rito penale, e di competenza dei tribunali secondo il vigente, dovessero rimanere incardinati nella competenza fissata dal codice abrogato qualora, portati avanti le giurie a dibattimento, questo, dopo essere stato aperto, si fosse rinviato prima dell'attuazione del nuovo codice. In seguito a tale sentenza un Capo stazione, già condannato pel delitto di disastro ferroviario con sentenza del tribunale di Roma confermata in appello, fu rinviato al giudizio

della Corte di assise di Roma, la quale nel 17 luglio 1917 lo mandò invece assolto, prosciogliendo conseguentemente l'Amministrazione dalla civile responsabilità.

Si è avuto sovente occasione nello scorso anno di spiegare opera di difesa degli agenti, o dell'Amministrazione innanzi i tribunali militari, competenti a giudicare di procedimenti per accidenti ferroviari perchè gli imputati erano ferrovieri militarizzati.

Anche nello scorso anno ha raccolto il consenso della Suprema Corte penale la massima, secondo la quale, colla corresponsione della pensione privilegiata devesi ritenere soddisfatto — pure nei riguardi dell'Amministrazione delle ferrovie, che è una delle Amministrazioni dello Stato — ogni diritto di credito degli impiegati civili e militari per danni derivati da sinistri sia colposi, sia accidentali, occorsi nell'esercizio ed a causa delle loro funzioni.

In ordine ai reati di omicidi colposi e lesioni colpose per sinistri verificatisi in occasione di lavori dati in appalto, fu deciso che la ingerenza dell'Amministrazione non riguarda l'adozione delle cautele intese a salvaguardare la incolumità degli operai o dei passanti: questa deve far carico unicamente all'appaltatore, e per patto espresso e per la natura del contratto.

Il tribunale di Napoli (28 maggio 1918), nella ipotesi di lesione derivata dall'apertura di uno sportello con chiusura interna, affermò che non è da ravvisarsi una presunzione di responsabilità, occorrendo provare in concreto la incuria del personale ferroviario addetto alla chiusura degli sportelli.

Fra le decisioni in questioni di rito: sentenza 27 aprile 1918 con la quale il tribunale di Catania dichiarò inammissibile l'appello pro lotto dal pubblico ministero contro una sentenza di pretore di Aci S. Antonio, perchè risultava che il telegramma col quale erasi prodotto il gravame, non era stato verbalizzato nei modi di legge; sentenza 23 maggio 1918, con cui il tribunale di Napoli decise che la parte civile, che non dà in udienza le sue conclusioni dirette ad ottenere l'affermazione della responsabilità penale ed il risarcimento dei danni, prima che il dibattimento sia chiuso, decade dal diritto di esercitare l'azione civile.

b) Il notevolissimo aumento dei reati indusse più sovente l'Amministrazione a costituirsi parte civile nei procedimenti di maggiore importanza.

In tema di tentativo di truffe e di subornazione di testimoni è da rilevare la sentenza 6 maggio 1918 del Supremo Collegio penale. Nella relazione dell'anno finanziario 1913-14 (pag. 198) si fece cenno di molte procedure penali avviate, con la sospensione dei giudizi civili, contro taluni proprietari rivieraschi del fiume Magra per i danni al piano di Arcola, danni che pretendevano far risalire alla costruzione del ponte di Fornola, sulla linea Parma-Spezia. La Suprema Corte penale ha rigettato i ricorsi dei condannati per tentativo di truffa; affermando che l'inizio di una lite civile, per quanto si riferisca ad un oggetto destituito di base in fatto ed in diritto, non può di per sé solo considerarsi come atto esecutivo di una truffa: ma, allorché si ricorre a documenti simulati e alla subornazione di testimoni (col quali si mira a porre in essere la esistenza di beni mai posseduti, o se ne esagera enormemente la estensione ed il valore), la causa civile non rappresenta più il mezzo legale, con il quale si fanno valere i propri diritti, ma diviene il mezzo fraudolento per l'attuazione della truffa. La stessa Cassazione penale (12 aprile 1918) ha fatto finalmente passare in giudicato la sentenza del 5 luglio 1913 del tribunale di Roma, che aveva condannato per falsi in atto pubblico e truffa un ex ferroviere, incettatore di bollettini di consegna presso commercianti, il quale, al fine di ottenere indennizzi, creava, mercè falsi, fittizi ritardi nel trasporto delle spedizioni.

In quanto agli abusi nell'assegnazione dei carri ferroviari, l'Amministrazione spiegò la maggior alacrità nel perseguirli e denunciarli e si costituì parte civile nei giudizi relativi. Meritevoli di essere menzionate tre sentenze. Il tribunale di Piacenza (31 maggio 1918) condannò un Capo gestione per concussione implicita continuata per aver preteso compensi per l'assegnazione dei carri, richiedendoli direttamente, o facendo comprendere che senza compenso i carri non sarebbero stati concessi. Il tribunale di S. Maria Capua Vetere (9 febbraio 1918) condannò per concussione continuata un Capo stazione, rinviato a giudizio unitamente a tre commercianti per corruzione, assolvendo questi ultimi per insufficienza di prove; la Corte d'appello di Napoli (29 aprile 1918) assolse i detti commercianti per non aver commesso il reato loro ascritto, ed in quanto al Capo stazione lo assolse pure, ma soltanto perchè in linea di fatto non ritenne sufficienti le prove portate contro di lui. Il Tribunale di Acqui (17 giugno 1918) ritenne responsabile di corruzione continuata un applicato ferroviario, che era stato rinviato a giudizio sotto la imputazione di concussione continuata, perchè, in seguito alle prove raccolte, ebbe a persuadersi che gli speditori, non versando in errore, avevano spontaneamente dato il non dovuto compenso.

Controversie relative al contratto di trasporto. — Nella materia del *trasporto di persone*, rare e quasi sempre di scarsa importanza sono le cause che abbiano il loro substrato nell'applicazione e interpretazione di quelle poche norme che nelle Tariffe disciplinano il relativo contratto in ordine più specialmente al rilascio e all'uso dei biglietti di viaggio, sicchè ben di rado avviene di fare cenno di qualche decisione in argomento. Epperò tanto più meritano di essere segnalate due sentenze rese dalla Suprema Corte di Torino il 9-16 gennaio 1918 nelle cause Sogno ed Ivaldi; sentenze che, sebbene abbiano, per il caso specifico, un valore storico, hanno notevole importanza generica in quanto segnano i criterii secondo i quali deve essere interpretato il principio della parità di trattamento stabilito dall'art. 3 delle Tariffe per i trasporti sia di cose che di persone.

La questione si riferiva all'asserta incostituzionalità del R. decreto 29 luglio 1909, n. 626, il quale, modificando una delle norme che regolavano la concessione della tariffa ridotta degli abbonamenti così detti radiali, accordava tale concessione solamente a coloro che avevano la normale residenza nella località da cui s'irradiavano le linee comprese nell'abbonamento; e la incostituzionalità si assumeva consistere nella sostanza stessa della disposizione come quella che, giovando ad una sola determinata classe di cittadini, avrebbe vulnerato il principio della parità di trattamento fra tutti indistintamente coloro che intendono servirsi della ferrovia. Ma la Cassazione Torinese, con le due succitate sentenze, dichiarò che il decreto era perfettamente costituzionale « dovendo il principio della parità di trattamento intendersi non in senso assoluto ma nel senso che la concessione fatta, convenzionalmente, ad una persona, non possa mai essere negata ad altre in quanto però si trovino nelle medesime condizioni di fruire della concessione stessa ».

Danni alle persone. — Sempre numerose e, per la maggior parte, di rilevante valore economico, sono invece le controversie per risarcimento di danni a viaggiatori lesi a causa di incidenti ferroviari e, specie quando vi si discute la responsabilità, l'*an debeat*, offrono argomenti a gravi questioni di principio, quali più frequentemente ricorrono nei casi in cui vittime delle lesioni sono impiegati di altre Amministrazioni statali, o militari che viaggiano per ragioni di servizio. E sono queste ultime che maggiormente richiamano l'attenzione come quelle che non solo per la già rilevata frequenza, ma per importanza e singolarità nettamente si differenziano da ogni altra, sì da formare una vera e propria specie a sè.

Nella relazione del 1916-17, esaminando appunto codeste speciali questioni, si rilevò come la giurisprudenza su di esse formatasi avesse concluso ad una duplice affermazione di massima e cioè: esclusione di un qualunque risarcimento da parte dell'Amministrazione ferroviaria quando le lesioni diano titolo a pensione privilegiata verso lo Stato; inesperibilità in ogni caso dell'azione verso la stessa Amministrazione ferroviaria da parte di impiegati (quali gli ambulanti postali) che viaggiano in ferrovia per compiere uno speciale servizio per incarico e nell'interesse dell'Amministrazione da cui dipendono, potendo essi reclamare soltanto sulla base del loro rapporto di im-

piego. Delle due massime così affermate, la prima è esatta e irreprensibile in quanto determina la giuridica essenza e gli effetti dello istituto della pensione privilegiata nei confronti di tutte indifferentemente le Amministrazioni dello Stato, ivi compresa quella ferroviaria; ma appare dominata da ristretto ed errato criterio, là dove la generica complessa questione della risarcibilità del danno all'impiegato, leso per causa di servizio, esamina e risolve esclusivamente alla stregua della legge sulle pensioni privilegiate, autenticamente interpretata dal decreto Luogotenenziale 15 ottobre 1915, n. 70, per modo da farne dipendere la soluzione interamente e soltanto dal ricorso o meno dalla pensione di privilegio.

Tanto più importante e pregevole si rivela quindi la seconda massima, come quella che, esaminando ben vero la questione sotto altro speciale profilo, sostanzialmente e chiaramente riconosce ammissibile la irrisarcibilità del danno all'impiegato leso per causa di servizio, non soltanto nell'ambito della pensione privilegiata, ma altresì nel più vasto campo del rapporto di impiego, sulla base cioè dei principii e delle speciali norme che lo reggono.

La difesa dell'Amministrazione si è studiata di far prevalere la tesi piena della non risarcibilità del danno in qualsiasi caso, fondandola sulle norme del rapporto di impiego o su quelle della pensione privilegiata; norme che non sono fra di loro in contrasto, ma armonicamente si completano e si integrano. E questa tesi, attraverso esitanza e resistenza di alcune magistrature di merito, ha finito col trionfare.

Ed invero, una prima sentenza sostanzialmente favorevole all'Amministrazione, fu pronunciata dalla Corte di appello di Bologna (10-31 dicembre 1917 in causa Nencione), la quale risolvendo la questione sotto il duplice aspetto del rapporto di impiego e della pensione privilegiata, giudicò doversi nel caso concreto l'azione proposta considerare dipendente dal rapporto di impiego, e come tale, soggetta alle relative speciali norme, anziché a quelle del diritto comune; e, per la eventuale ipotesi di inabilità al servizio, doversi la conseguente pensione privilegiata (sulla quale unica competente a pronunciarsi è la Corte dei conti) intendere compensativa di ogni danno.

Ma il vero completo trionfo della tesi doveva venire dall'autorevole parola della Cassazione di Roma (sentenza in causa De Paolis 6 giugno 1918), la quale affrontando (prima fra le varie Cassazioni del Regno) la questione in tutta la sua pienezza, con motivazione veramente perspicua per forza e limpidezza di argomentazioni, affermò la massima che: « l'impiegato, assumendo l'ufficio, implicitamente ma necessariamente, accetta di veder regolati i suoi rapporti con l'Amministrazione dalle norme di diritto pubblico all'uopo stabilite e che costituiscono la legge del contratto, anche per ciò che riflette in generale l'eventualità delle colpe incidenti in tali rapporti. Di conseguenza, le infermità contratte dall'impiegato durante ed a causa di servizio, ed anche la morte di lui, non possono dare adito alle comuni azioni di risarcimento di danni per colpa aquiliana o contrattuale ».

Ove si prescindano dalle questioni o teoriche su accennate, tutte proprie alla speciale condizione dell'impiegato o militare, e si guardi agli altri principii inerenti in genere a queste cause per danni alle persone, ben poco divario si riscontra fra l'indirizzo giurisprudenziale del decorso esercizio in confronto a quello dell'uguale periodo prece-

dente, risultando, salvo poche eccezioni, confermata la tendenza a contenere le liquidazioni in equa misura, mentre si avvertono sempre gli inconvenienti e pericoli già precedentemente rilevati dalle prove peritiche e testimoniali il cui esito è quasi sempre decisivo sulle sorti di questi litigi,

Del pari si nota, in genere, la tendenza a tener poco conto del fortuito e della forza maggiore incumbenti spesso ed inevitabilmente sull'esercizio ferroviario, e a valutare invece con eccessivo rigore l'opera della ferrovia e dei suoi agenti, sino a render vane le disposizioni di legge e di regolamento che impongono al viaggiatore particolari cautele onde egli abbia dal suo canto a tutelare la propria incolumità e quasi a concorrere, in quanto sta in lui, col personale ferroviario, affinché il proprio viaggio si compia regolarmente. Tanto più notevoli sono pertanto alcune decisioni che a tale tendenza hanno resistito.

La sentenza del 2 luglio 1917 della Corte di appello di Bologna in causa Medici, ha stabilito nettamente dover chi denuncia un danno, provarlo tassativamente, sia come entità che come causale, non potendo la colpa del vettore presumersi *ex jure*.

La Corte di appello di Roma, con sentenza 1° giugno 1918 in sede di rinvio dalla Cassazione, in causa Molinari, escludeva la responsabilità ferroviaria per una ferita dallo attore riportata ad una mano a causa dell'improvvisa violenta chiusura di uno sportello del compartimento nel quale viaggiava, dichiarando che non poteva il vettore essere chiamato a rispondere del fatto dal momento che lo sportello chiuso repentinamente per urto contro alcuni carretti fermi sul marciapiedi della stazione era stato aperto da alcuni viaggiatori prima della fermata del treno.

E la Cassazione di Firenze (sentenza 25 marzo 1918 in causa Lottici Romano), ritenuto che le regole del contratto di trasporto di cose non si possono applicare al contratto di trasporto delle persone perchè in questo il vettore non assume l'obbligo della custodia, affermava non bastare che il viaggiatore provi il danno, ma dovere altresì provare la causa da cui il danno è derivato, dimostrando che questo consiste in un fatto che costituisce inadempimento degli obblighi contrattuali; e conseguentemente giudicava che, se lo sportello della vettura, con chiusure manovrabili dall'interno, si apre in corso di viaggio ed un fanciullo precipita, la ferrovia è responsabile solo quando risulta provato che le chiusure non funzionano bene, mentre poi vi è concorso di colpa da parte del padre del danneggiato se questi ha lasciato che il bambino, trastullandosi coi piedi, aprisse il saliscendi inferiore.

Notevole anche è la sentenza della Corte di appello di Torino (4-9 luglio 1917 in causa Pasotti) per avere riconosciuto, in una particolare fattispecie di deviamiento di treno (per rottura di rotaia), l'influenza del fortuito (imprevedibile alterazione del metallo) in tema di trasporti ferroviari, e la conseguente irresponsabilità dell'Amministrazione.

Particolari questioni di notevole importanza pratica sono state risolte:

Dalla Corte di appello di Palermo con sentenza del gennaio 1918 in causa Cannizzaro, ove si statuiva che: pure essendo l'azione del viaggiatore infortunato di natura contrattuale, la responsabilità del vettore può solo fondarsi nella responsabilità dei suoi commessi; e quando questi siano imputati di lesioni colpose, e soggetti a processo penale pel fatto che diede luogo all'infortunio, il giudizio civile deve sospendersi ai sensi dell'art. 9 del Codice di procedura penale, allo scopo di evitare eventuale contrasto di giudicati.

Dalla Corte di appello di Brescia, che, con pronuncia del 3-10 ottobre 1917 in causa Saglia, confermava la massima che l'azione di danno dei congiunti della vittima per delitto o quasi delitto ha fondamento sul diritto proprio e non su quello ereditario; massima la quale, se trova qualche contrasto nella giurisprudenza, va sempre più affermandosi e si appalesa giuridicamente più esatta.

Nel trasporto di cose il regime eccezionale, autorizzato col R. D. 16 aprile 1915, n. 505, e disciplinato dal Comando Supremo coi ma-

nifesti 29 maggio, 28 settembre ed 8 novembre 1915, ha continuato a dar luogo a dibattiti giuridici particolarmente: sulla legittimità o costituzionalità di tali disposizioni; sul significato e sugli effetti della clausola prescrivente la « accettazione dei trasporti a tutto rischio e pericolo degli speditori »; sulla applicabilità di questa clausola alle spedizioni che, pur avendo interessata la zona di guerra, abbiano subito il danno fuori di essa; sulla responsabilità dell'Amministrazione per l'uso di carri aperti relativamente a merci che in regime normale si dovrebbero trasportare in carri chiusi; ed infine per la fornitura di carri guasti, con l'omissione o ritardo nella visita dei carri stessi in relazione al R. D. 25 giugno 1905, n. 369.

Mentre su quasi tutte le questioni enunciate, facile e sicura si presentò la soluzione al magistrato nel senso sostenuto dall'Amministrazione, in virtù della chiarezza delle norme da applicarsi, disperate e contrastate furono le decisioni in merito al significato ed agli effetti della clausola « a tutto rischio e pericolo degli speditori ». Trascurando quelle di autorità minori che, se nella maggior parte dei casi interpretarono in modo più o meno rigoroso ma ragionevolmente la clausola, talvolta però le negarono qualunque effetto, le decisioni giudiziarie possono ormai raggrupparsi intorno a due correnti autorevolmente rappresentate; una dalla sentenza 1° febbraio 1918 (Ferrari c° F. S.) della Suprema Corte torinese che ritenne doversi, in virtù della clausola stessa, presumere in via assoluta la irresponsabilità dell'Amministrazione salvo il caso di danno prodotto con dolo e con grave colpa la cui prova incomberebbe agli speditori: l'altra dalla sentenza 2 maggio 1918 (F. S. c° Perrone) della Suprema Corte napoletana che, con una più blanda interpretazione, ritenne trattarsi invece di una presunzione relativa che gli speditori debbono distruggere con la prova di un fatto o di una omissione che costituisca vera e propria colpa per il vettore anche nelle difficili anormali condizioni create all'esercizio dallo stato di guerra.

Nel resto le liti, sempre numerosissime, relative al trasporto di cose hanno dato luogo alla proclamazione da parte dei magistrati di nuovi importanti principii ed alla conferma di altri già accolti dalla patria giurisprudenza.

In base al disposto dell'art. 135 delle Tariffe secondo cui la verifica mediante verbale delle perdite e delle avarie « deve essere eseguita per quanto è possibile in presenza di chi ha diritto di disporre della spedizione », si pretese di contestare ogni efficacia di prova ad un verbale, che l'Amministrazione aveva dovuto redigere in una stazione intermedia senza il contraddittorio del mittente. Ma la Suprema Corte torinese (sentenza 23 aprile-14 maggio 1918 in causa Garleo e Rispori) attribuì invece piena efficacia probatoria al detto verbale, considerando che il legislatore con le parole « per quanto è possibile » usate nell'art. 135, ha chiaramente manifestato l'intendimento di non richiedere il contraddittorio nei casi in cui la constatazione avvenga in luogo diverso da quello di partenza o di arrivo e quindi lontano dalla residenza del mittente o del destinatario.

In occasione di una procura rilasciata cumulativamente da numerose ditte ad un unico mandatario per ritirare dalla stazione i trasporti ad esse diretti, l'Amministrazione

si rifiutò di preventivamente esaminare tale procura e disporne genericamente la esecuzione, come si pretendeva dal mandatario. Questi assumendo arbitrario e illegittimo l'opposto rifiuto, istituì giudizio per risarcimento di pretesi danni. La causa, dopo alterna vicenda avanti la magistratura di merito (tribunale di Bari e Corte di appello di Trani), è stata decisa dalla Cassazione di Napoli la quale (sentenza 11 dicembre 1917 in causa Loconsole), aderendo alla tesi sostenuta dall'Amministrazione e annullando la contraria decisione della Corte di Trani, dichiarò che l'Amministrazione attrice non può essere obbligata ad un preventivo riconoscimento delle procure che i destinatari rilasciano per autorizzare la consegna ad un terzo delle spedizioni loro indirizzate e che il mandatario altro diritto non ha se non quello di ottenere la riconsegna delle spedizioni indirizzate al mandante, previa esibizione della procura al momento dello svincolo.

Il tribunale di Milano con sentenza 12 gennaio 1918 giudicò invece che anche le tasse di sosta dipendono dal contratto di trasporto e che per far salva l'azione occorre, quindi, che siano fatte riserve all'atto del pagamento.

La Cassazione di Roma (sentenza 27 aprile-23 maggio 1918 in causa Unione Consumatori e fabbricanti di concimi chimici) negò che le tasse di nolo, stabilite dalle convenzioni per raccordi, abbiano la stessa natura delle tasse di sosta, e partecipino al regime del contratto di trasporto, in specie alla speciale prescrizione del citato art. 146 delle Tariffe. E poichè in subordine l'Unione Concimi aveva sostenuto che, dovendo le tasse in virtù della convenzione di raccordo esser liquidate ogni mese, trattandosi di pagamenti periodici mensili prescrivibili in cinque anni a norma dell'art. 2144 Codice Civile, la Cassazione soggiunse che, siccome il pagamento aveva per oggetto ogni carro considerato a sé ed una volta sola, così si versava in tema di rendite diverse da quelle previste dall'articolo citato e per conseguenza colpite soltanto dall'ordinaria prescrizione commerciale.

Sorta controversia circa l'indennità da corrisondersi per la distruzione di un carro privato iscritto nel parco dell'Amministrazione, ed ammesso a circolare sulle linee alle condizioni risultanti da apposito regolamento, la Corte di appello di Bologna (sentenza 16 luglio 1917 in causa Bini), accogliendo la tesi sostenuta dall'Amministrazione, affermò che detto regolamento ha carattere di norma contrattuale indipendente dalle tariffe e condizioni sui trasporti e che soltanto le disposizioni in esso contenute determinano il diritto al risarcimento in tutti i casi di ritardo nella resa, di avaria o di distruzione dei carri di cui tratta lo stesso regolamento.

In materia di tassazione è stato ritenuto: dalla Suprema Corte di Palermo (15 maggio 1917 Imprese Elettriche) che l'applicazione della tassa doppia o tripla ai trasporti di straordinaria lunghezza previsti nella tariffa italo-germanica, deve farsi quando si tratti di merci in un solo pezzo, non quando si tratti di merci che, pur essendo trasportate in unica spedizione, sono però divise in più pezzi; e dal tribunale di Torino che il mittente, il quale abbia domandata la fornitura di un carro di una qualità e di una portata che l'Amministrazione non possiede, deve corrispondere le tasse di porto calcolate sulla base del carro fornitogli e non di quello da lui richiesto.

Fra i principii già accolti in passato dalla patria giurisprudenza e confermati in sentenze pubblicate nell'anno di esercizio, sono notevoli i seguenti:

Interrotta la breve prescrizione dell'art. 146 delle Tariffe per effetto di domanda giudiziale, e questa rigettata od accolta, dalla pubblicazione della sentenza di rigetto o di accoglimento incomincia a decorrere un nuovo termine uguale a quello interrotto, ed il cui decorso prima della interposizione dell'appello estingue l'azione esperita (Cassaz. Napoli 28 agosto 15 settembre 1917 - F. S. c. Carabellese).

L'appello dalle sentenze dei conciliatori di valore inferiore a lire 50 è ammesso a favore dell'Amministrazione ferroviaria anche nelle cause in cui è attrice, e non soltanto nelle cause promosse contro di essa. (Cassaz. Torino, sentenza 31 dicembre 1917 - F. S. e Venturini).

A termini dell'art. 103 delle Tariffe la ferrovia si presume irresponsabile delle avarie delle merci spedite senza imballaggio e non è affatto necessario che in tal caso essa sia coperta dalla dichiarazione di garanzia di cui all'articolo 95, non essendovi alcuna relazione tra le due distinte ipotesi fatte nei due citati articoli (Cassaz. Torino, sentenza 15 marzo 1° aprile 1918 - Società Antonio Badoni e C. c. F. S.).

L'Amministrazione non è tenuta a rendere conto dello impiego dei termini parziali che compongono il termine complessivo di resa, che è inscindibile (Corte di Appello di Torino, sentenza 27 febbraio-5 marzo 1918 - Ricciardi c. F. S.).

Il custode di una spedizione di bestiame, che abbia ricoperto con paglia il piano del carro e che siasi allontanato durante la sosta del carro in stazione, non ha diritto al risarcimento dei danni per la distruzione del carico dipendente da improvviso incendio della paglia ed è frustraneo indagare la causa dell'incendio, perchè agli effetti della irresponsabilità del vettore è sufficiente l'esistenza del nesso di causalità fra la colpa del custode ed il rischio particolare della spedizione (Corte di Appello di Perugia, sentenza 26 aprile 1918 - F. S., appellanti, c° Guerrieri).

Pel principio della parità di trattamento l'Amministrazione, più che il diritto, ha il dovere di correggere gli errori incorsi nella tassazione dei trasporti e quindi di ripetere le somme esatte in meno dai suoi agenti (Tribunale di Torino, sentenza 11-14 dicembre 1917 - F. S., appellanti, c° Ambrosetti Giovanni).

Quando il carro, sul quale venne caricata la merce per conto del mittente in dogana, perviene a destinazione coi piombi doganali e ferroviari intatti, l'Amministrazione non risponde delle mancanze e delle avarie riscontratesi a destino sulla merce medesima (Sentenza 23-29 febbraio - Tribunale di Torino, c° F. S.).

Controversie di carattere patrimoniale relative ad espropri, appalti di lavori, forniture, ecc. — Le controversie in materia di *esproprio per pubblica utilità*, così numerose ed importanti per il contenuto economico e per quello legale nel primo periodo dell'esercizio ferroviario dello Stato, sono da qualche tempo in diminuzione. Le tesi giuridiche, fra le quali quelle di speciale natura ed importanza relative all'applicazione della legge sul risanamento di Napoli agli espropri ferroviari, ora, per le ripetute affermazioni delle Corti regolatrici, cedono il passo all'indagine ed ai dibattiti d'indole prevalentemente tecnica sul valore venale dei beni espropriati, sulla specifica loro natura in atto o virtuale. Segno questo che omai si è costituita, dopo vivi contrasti, una giurisprudenza favorevole ben salda in ordine alle principali tesi.

E' bensì vero che la Corte Suprema di Roma in una causa, alla quale erano estranee le ferrovie dello Stato, non credè con recente decisione di ribadire la massima, già affermata nella causa Fogaracci, dell'applicabilità dei criteri della ricordata legge di Napoli anche per i fondi designati sterili nel Catasto. Ma trattasi di questione singolarissima, di valore più teorico che pratico, essendo ben raro il caso di espropriazioni di immobili sterili, non censiti.

Per contro, assai importante, anche agli effetti pratici, giovevoli alla parte espropriante, è l'altro insegnamento dello stesso Supremo Collegio di Roma, il quale con ripetute sentenze recentemente rese in cause, pur esse non interessanti le ferrovie dello Stato, discostandosi dalla prevalente giurisprudenza in materia, ha affermato la massima che, per la determinazione del valore legale quando, in mancanza degli affitti di data certa dell'ultimo decennio, si debba ricorrere all'imponibile catastale, anche per l'imponibile si deve procedere come per i fitti, al coacervo, inteso questo, non già nel senso della capitalizzazione del reddito ma nel cumulo di dieci annualità di esso.

E' a menzionare tra le decisioni quella della Cassazione di Firenze dell'1-4 gennaio 1918 (causa Cini), la quale nel caso di perenzione di istanza, verificatasi per il decorrenza del triennio dalla sentenza che aveva accolto l'opposizione dell'espropriato contro l'indennizzo, ordinando una perizia, limitava gli effetti della perenzione all'ammontare della indennità da doversi perciò liquidare, e non li estendeva al diritto di opposizione. A sostegno della tesi, che si volgeva verso una più ampia efficacia dell'inerzia processuale dello interessato per un triennio e che si traduceva in vantaggio non lieve per l'Amministrazione espropriante, consigliavano qualche decisione giuriziarica e il parere di trattatisti in materia.

Per l'apprezzabile importanza, che spesso nei giudizi di esproprio per p. u. hanno le spese di perizia e quelle giudiziali, si studiò e con profitto di contrastare l'applicazione dell'art. 37 della legge generale di esproprio oltre i casi previsti, richiamando i principi dell'art. 370 del Codice di rito. E la Corte di appello di Torino, con sentenza 13-18 feb-

braio 1918 in causa Serniotti-Danzero, statuiva che il tribunale, annullando la perizia amministrativa, non può mettere senz'altro a carico dell'espropriante le spese della nuova perizia ordinata e quelle giudiziali, ma deve riservarle al definitivo.

Sulla procedura di esproprio merita richiamo la decisione della IV Sezione del Consiglio di Stato del 30 novembre emessa su ricorso delle strade ferrate secondarie meridionali. Si ritenne inammissibile il ricorso contro il decreto prefettizio, che, previa dichiarazione della urgenza ed indifferibilità di talune opere ferroviarie, aveva autorizzato l'occupazione temporanea degli immobili all'uopo occorrenti, ravvisando nel decreto del prefetto un provvedimento esecutivo delle precedenti delibere ministeriali. Attesa questa concezione, la mancata impugnativa del decreto ministeriale inibisce il tardivo insorgere attraverso il decreto prefettizio, contro la dichiarata urgenza o indifferibilità. Ad ogni modo, la IV Sezione confermò che il concorso degli estremi della *urgenza e indifferibilità* da parte dell'organo amministrativo sfugge al suo sindacato giurisdizionale.

I caratteri della fabbricabilità di un'area sono spesso oggetto di discussione in giudizio, e la Corte di appello di Bologna, con sentenza dell'11 marzo in causa Buini, giudicò che la fabbricabilità di un'area, piuttosto che elemento sociale ed economico, sul quale è specialmente competente a decidere il magistrato, sia elemento d'indole tecnica, demandato esclusivamente al perito specie in tema di espropriazione per p. u. in cui per legge l'indennizzo deve essere determinato sempre mediante perizia.

Il contenzioso sugli *appalti*, che per le costruzioni ferroviarie assurge ad elevata entità economica, segna in quest'anno due nette affermazioni di Corti regolatrici del principio dell'invariabilità dei prezzi non di rado vinto e superato nei giudizi e, in singolar modo, in quelli arbitrari, dal criterio della prevedibilità.

La Cassazione di Torino, con sentenza del 7 dicembre 1917 in causa Bossi, stabilì che l'errore, nel quale un'impresa di opere pubbliche asserisce di essere incorsa nella fissazione dei prezzi di tariffa pel fatto che nell'esecuzione dei lavori si sarebbero manifestati non remunerativi, è estraneo alla sostanza della cosa che formò oggetto del contratto e che, di conseguenza, non produce vizio di consenso e nullità. Più sviluppati tali concetti sul cenato quesito veramente principe in materia di appalto, sono nella decisione in causa Pozzi della Corte Suprema di Roma del 23 febbraio 1918. Ivi si ribadisce e si illustra largamente che l'accollo all'appaltatore del rischio per maggiori oneri, derivanti da elementi e contingenze di fatto che non alterino la sostanza dell'opera appaltata, risponde alla natura dello appalto e ne costituisce l'alea.

Questo fermo orientamento delle Corti regolatrici non potrà non influire sulla giurisprudenza arbitraria, che già si va discostando dalle direttive della prevedibilità e della equità. Tra i lodi arbitrari ricordiamo quello 24 agosto 1917 nella vertenza Rebaudi-Lalli per i concetti rigorosi manifestati in ordine alla decadenza, che colpisce le domande non precedute da riserve in sede amministrativa, e che molti Collegi, nonostante le esplicite norme di capitolato che la sanzionano, sono restii ad applicare, procedendo a distinzioni e limitazioni.

Sul principio dell'invariabilità dei prezzi e sul rispetto delle facoltà, riservate alla Amministrazione, d'introdurre varianti e modifiche nei limiti del quinto dell'importo dei lavori che non alterino la sostanza dell'opera appaltata, si pronunciò favorevolmente il tribunale di Roma nella causa con l'Impresa Arpea (30 luglio 1917).

Varie altre questioni si sono risolte in materia di appalti e così nella vertenza De Vita la Corte di appello di Napoli (sentenza 19 dicembre 1917) confermò il principio che il ritardo nell'esaurimento delle pratiche e formalità di collaudo, quando all'ultimazione delle medesime non sia assegnato alcun termine tassativo, e quando l'Impresa non abbia costituito in mora l'appaltante, ai sensi degli articoli 1173 e 1223 del Codice Civile, non costituisce titolo idoneo a pretendere indennizzi o compensi.

Sui criteri di applicazione dell'art. 344 della legge sulle Opere Pubbliche è interessante, della stessa Corte di appello; la sentenza in causa Tuccillo-Laudiero (19 dicembre 1917) essendosi stabilito che, per l'avvenuta riduzione dei lavori oltre il quinto, non spetta all'imprenditore che il pagamento delle opere eseguite a termine del contratto, e che nel calcolo del quinto in meno si deve tener conto dei lavori ordinati dall'Amministrazione appaltante e non di quelli che l'appaltatore, pure avendo ricevuto l'ordine di eseguire, non abbia poi per sua volontà eseguiti.

Con un colore di novità si presentava nella causa Lorefice il quesito circa il diritto degli eredi dell'appaltatore, di cui viene risolto il contratto, sui materiali approvvigionati, pretendendo detti eredi di asportare i materiali comechè di loro spettanza, affermandosi invece dall'Amministrazione il diritto a trattenerli, quali mezzi necessari ed acquisiti alla esecuzione dell'opera appaltata, pagandone il prezzo fissato in contratto. Il tribunale di Palermo, chiamato a decidere la questione, con sentenza 28 novembre 1917 riconosceva nell'Amministrazione il diritto a ritenere i materiali, corrispondendo agli eredi dell'appaltatore non il prezzo di contratto, ma quello corrente al momento dell'acquisto con l'aggiunta delle spese di trasporto dal luogo dell'acquisto stesso a quello del lavoro. Pende ora il gravame proposto dall'Amministrazione.

La Corte Suprema di Roma (sentenza in causa Artiano 22 gennaio 1918) affermò che la notifica dell'atto protestativo, di che all'art. 41 del Capitolato generale di appalto delle opere che si eseguono dalle ferrovie dello Stato, deve essere fatta al direttore generale per la sua qualità di rappresentante dell'Amministrazione, quand'anche, per delega di quest'ultimo, nel contratto di appalto sia intervenuto un funzionario di grado inferiore.

Notevole, per quanto non nuova, l'affermazione della Corte Suprema, che non siano denunciabili in Cassazione le violazioni delle clausole dei capitoli di appalto perchè costituiscono parte integrante dei contratti in quanto vi siano espressamente richiamati.

Nella vertenza con l'Impresa Suquet la Corte di appello di Roma (sentenza 22 giugno 1918) dichiarò che gli articoli della tariffa dei prezzi, annessa al contratto di appalto, debbono interpretarsi ed applicarsi nello stesso modo che le clausole contrattuali e cioè in buona fede ed in relazione alla comune intenzione delle parti. Con questi criteri si fece diritto all'appello dell'Amministrazione, fondato sull'erroneità di scritturazione nel richiamo di un numero invece che di un altro di tariffa.

La Cassazione di Palermo (20 giugno 1918) decise che l'Amministrazione non risponde delle indennità dovute ai proprietari dei fondi temporaneamente occupati per l'esecuzione dell'appalto, trattandosi di rapporti che riguardano in modo esclusivo l'imprenditore, il quale è, quindi, tenuto a liquidarli in proprio e direttamente.

Mentre s'insiste dagli appaltatori per sfuggire alle rigorose formalità della procedura delle riserve, la Corte di appello di Roma in causa Milanese (sentenza 26 maggio 1918) escluse ogni effetto, ai fini della proponibilità delle domande dell'appaltatore, alle riserve fatte nella corrispondenza intervenuta durante il corso dei lavori o all'atto del collaudo e però senza l'osservanza delle formalità e dei termini del capitolato previsti, nonostante che il collaudatore le avesse prese in esame.

E' a ricordarsi, inoltre, la sentenza del tribunale di Roma in causa Vassallo (19 luglio 1917) che in un giudizio di nullità di lodo arbitrale riconobbe essere regolare la sostituzione dei collegi arbitrali, previsti dal Capitolato generale amministrativo, quando di essi entrino a far parte presidenti di sezione del Consiglio superiore dei LL. PP., e della Corte di appello e che, in ogni modo, la conoscenza di questa incapacità da parte dell'imprenditore impedisce a costui di opporre la relativa incompatibilità.

Non volsero favorevoli presso la Cassazione di Roma le sorti della importante causa di nullità del lodo arbitrale Accame, che era stato annullato dalla Corte di appello di Roma pel motivo dedotto di essersi giudicato dagli arbitri oltre il termine loro prefisso, avendo il Supremo Collegio dichiarato (18 febbraio 1918) che un provvedimento di arbitri, che abbia i requisiti formali di sentenza, pur non risolvendo alcuna controversia, può produrre l'effetto della proroga del termine, se non sia impugnato di nullità. La Corte di Bologna in sede di rinvio dovrà pronunciarsi sugli altri motivi di nullità dedotti contro il lodo arbitrale, e non esaminati dalla Corte di Roma, che si soffermò al motivo pregiudiziale suaccennato.

In tema di *forniture* citiamo le vertenze più importanti.

La causa, promossa dalla Ditta Piaggio per restituzione di multe contrattuali, applicate dalle ferrovie per ritardata esecuzione di una fornitura di carrozze ferroviarie, è stata decisa dal Tribunale di Roma con sentenza che, accettata dalle parti, ha oramai risolto irrimediabilmente quest'annosa controversia.

Il Collegio, che aveva già respinto, con decisione confermata in Appello ed in Cassazione, due dei motivi che tendevano a discriminare la ritardata consegna, ha ora, sulle risultanze di una perizia, che aveva concluso favorevolmente all'assunto delle ferrovie, respinto anche il terzo motivo, consistente nel preteso ritardo, frapposto dall'Amministrazione, nell'invio di alcuni disegni ritenuti necessari dal costruttore per la ordinazione dei materiali più importanti.

Veramente grave per le conseguenze economiche è la sentenza del tribunale di Roma (8 aprile 1918) emessa nella causa colla Carbonifera Industriale Italiana. Detta Società aveva coll'Amministrazione un contratto di fornitura di mattonelle, che dovevano essere prodotte dalle varie fabbriche sociali e consegnate per quantitativi, specificatamente designati, dal mese di luglio alla fine di dicembre 1914; ed il contratto medesimo era consegnato in modo che si dovessero dalle ferrovie pagare alla Carbonifera i noli medi praticati per i viaggi dai porti inglesi durante il mese delle rispettive consegne. Scoppiata la conflagrazione europea nell'agosto 1914, si ritardarono le consegne anche in attesa di definire la questione della assicurazione contro i danni di guerra; e, data la notevole ascensione dei noli, specie nei mesi di gennaio e febbraio 1917, quando si effettuarono le ultime consegne, ne derivò, che, a seconda si fossero computati i noli alle epoche delle consegne contrattuali o invece a quelle effettive, la differenza sarebbe stata di lire 1.573.825, senza tener conto dei cambi. Interessava alle ferrovie mantenere la fatturazione giusta i periodi nei quali le consegne dovevano essere effettuate per contratto ed il tribunale con la sentenza su richiamata accettò la tesi fondamentale dell'Amministrazione e cioè che, in ogni modo, per stabilire le differenze, si dovesse tener conto delle scorte come fissate al 1° luglio 1914 e degli arrivi dei piroscafi carichi di carbone. Con tale computo i ritardi nelle consegne non riguarderebbero che poco più di 12.000 tonnellate di carbone, sicchè a cifra assai esigua, in rapporto alla somma suindicata, si ridurrebbe la differenza nella fatturazione.

Interessante è il giudicato del Tribunale di Roma in causa Calabi e Banca Commerciale (sentenza 5-28 dicembre 1917), ove, stabilitasi l'esistenza e la validità di un contratto concluso nelle forme commerciali per la fornitura di 140. mila tonnellate di carboni, si dichiarava operativo il patto di completamento, entro un termine fisso, della cauzione definitiva, indipendentemente dalla eseguibilità o meno a causa della sopravvenuta guerra italo-austriaca dell'obbligazione principale di fornitura, e valida di conseguenza la sanzione dell'inadempimento, consistente nell'annullamento del contratto e nella perdita pel fornitore della cauzione primordiale di lire 100.000 oltre gli interessi.

Un gruppo di cause, veramente notevoli per il punto di vista giuridico e per quello economico, riflette le vertenze che si riconducono all'obbligo delle ferrovie di ristabilire e mantenere le *comunicazioni interrotte dall'opera ferroviaria*.

L'accenno favorevole all'Amministrazione già manifestatosi incidentalmente nella sentenza delle Sezioni Unite in causa Marchini, ebbe pieno sviluppo nella sentenza di dette Sezioni del 21 luglio 1917 in causa Romano. Queste hanno dichiarato l'incompetenza « *ratione materiae* » dell'autorità giudiziaria a conoscere e a decidere in merito alla domanda della ditta attrice per emenda di danni, derivati ad un suo fondo in seguito agli ostacoli frapposti all'uso del passaggio a livello, che serve a mettere in comunicazione le due parti divise del fondo stesso; e cioè per la disposta sostituzione di sbarre manovrabili alle sbarre ordinarie preesistenti manovrate sul posto da apposito guardiano.

Mosse la Cassazione dal principio che il regolare il modo ed il tempo del passaggio nei punti d'intersecazione a livello delle strade ferrate colle strade ordinarie pubbliche o private è compito che rientra nella insindacabile discrezionalità tecnica dell'Amministrazione, in difetto di specifiche clausole contrattuali. E ritenne pure che l'intensificarsi del traffico, essendo una conseguenza legittima e necessaria degli scopi cui è preordinato il pubblico servizio ferroviario, non può dar titolo ad indennizzo per gli effetti che da questo aumento di traffico possono derivare.

Tali concetti le Sezioni Unite tornarono a stabilire nella sentenza del 19 gennaio in causa Barracco, confermando la sentenza della Corte di Appello di Catanzaro, e dichiarando anzi che il rifiuto dell'utente di assoggettarsi ai provvedimenti discrezionali della Amministrazione dà a questa il diritto di impedire il transito « *auctoritate propria* » senza dover ricorrere al Magistrato e che senza tale misura estrema sia sindacabile in sede giudiziaria. Nuovo contributo di argomenti le Sezioni Unite arrecavano al tema colla sentenza del 27 aprile 1918 (causa Tomaselli-Imperatori) enunciando il principio della applicabilità dell'art. 10 della legge 30 giugno 1906 pure ai passaggi a livello preesistenti, trattandosi di norme di diritto pubblico e quindi di immediata applicazione, nonchè l'altro principio della piena efficacia della norma stessa anche quando più siano gli utenti di un unico passaggio. Dopo queste preclare pronuncie, rese dalle Sezioni Unite in materia di loro speciale compe-

tenza, comechè involgente l'esame sulla discrezionalità dell'atto amministrativo, non sono a temere dubbiezze e deviazioni da parte delle Magistrature di merito.

Seguendo uguali direttive, le Sezioni Unite con sentenza del 21 febbraio 1918 in causa Comune di Solero riconobbero che è improponibile la domanda di enti pubblici o di privati per indennizzi a causa delle modalità approvate in sede amministrativa per ristabilire comunicazioni stradali interrotte dalla ferrovia.

Altre decisioni riguardano i danni prodotti da opere ferroviarie.

Le Sezioni Unite del 28 novembre 1917 in causa Bizzi, Frigna, Cremonini, annullando la sentenza della Corte di Appello di Parma, affermavano in modo rigoroso il principio della incompetenza assoluta del magistrato ordinario a prescrivere opere, che comunque tocchino il regime delle acque pubbliche, anche se la prescrizione venga subordinata alle approvazioni dell'autorità amministrativa. Ed è a rilevare che nella stessa decisione fu ritenuto che una sentenza, la quale dispone mezzi istruttori senza discutere e decidere esplicitamente la questione della competenza giudiziaria non costituisce giudicato su tale questione e non preclude la proponibilità dell'eccezione di incompetenza dopo esaurita la istruzione.

Venne nuovamente affrontata la tanto discussa questione della decorrenza dell'azione per risarcimento dei danni, derivati dalla costruzione dell'opera ferroviaria, e cioè se debba il termine prescrizione iniziarsi dalla data in cui il danno si effettuò, o da quella della costruzione dell'opera. E questa seconda teorica, sostenuta dall'Amministrazione, ed alla quale aveva già aderito la Cassazione di Torino, è stata ora accolta dalla Cassazione di Palermo, che si è pronunciata al riguardo con sentenza del 12 gennaio 1918 in causa Mazza.

Principii, che si avvisò di contrastare in sede di appello, furono affermati dal Tribunale di Alessandria in causa Biglione e Ravazzi (sentenza 23 aprile 1918) che pose a carico delle ferrovie, a norma dell'art. 46 della legge di esproprio per p. u., l'indennizzo ai proprietari danneggiati dalle inondazioni, determinate dalla rottura di un argine di difesa, pregiudicato nella sua formale efficienza dalla costruzione di un terrapieno ferroviario, che ostacolò il naturale deflusso delle acque. Dichiarò inoltre, il tribunale, che l'obbligo di indennizzare ricade sull'Amministrazione ferroviaria esercente e non sul concessionario costruttore se nella convenzione di riscatto, in cui sono preveduti i casi nei quali l'ex concessionario si obbliga a garantire e rilevare lo Stato, non è stato contemplato l'obbligo di rilievo dalle domande proposte dai terzi sul fondamento dell'art. 46 della legge sugli espropri per p. u.

Sull'incompetenza poi dell'Autorità giudiziaria a conoscere dell'azione di indennizzo in seguito a pretese lesioni di diritto al privato provocate da un atto amministrativo, quando la legge dispone che l'atto può impugnarsi davanti ad una giurisdizione speciale di merito e questa non si sia ancora pronunciata, si decise dalla Corte di appello di Palermo (27 luglio-27 agosto 1917 in causa Pagano).

Vanno pure segnalate alcune decisioni che riguardano danni prodotti dall'esercizio.

Come si prevedeva nella relazione dello scorso anno, la decisione della Corte Suprema di Roma nella causa Sinibaldi, nella quale il severo richiamo di saldi ed antichi principii giuridici valeva ad escludere la responsabilità delle ferrovie, in difetto di colpa, per gli incendi, derivati dalla fuoruscita di scintille dalle locomotive, invitò ad una più profonda meditazione del grave tema altre magistrature che troppo facilmente, dallo accertamento del danno, erano pervenute alla declaratoria di responsabilità. E la Corte di appello di Palermo, che ebbe già a ripudiare le teoriche della risarcibilità del danno incolpevole, vedeva confermate le sue sentenze dalla Cassazione territoriale con le decisioni del 16 marzo 1918 in causa *La Lumia*, 2 maggio 1918 in causa *Nicastro Lucchesi*, 26 febbraio 1918 in causa *Assicurazioni Generali Venezia*. E alla stessa massima proclamata dal tribunale di Siena (causa Anichini) ha mostrato di aderire la Corte di appello di Firenze, ammettendo l'attore a provare fatti determinati, dai quali dovrebbe emergere la colpa dell'Amministrazione.

Notevole in tema di danni è la sentenza della Corte di appello di Genova del 4 maggio 1918 in causa Gamba che decise che gli inconvenienti e le molestie, derivanti al proprietario di un fabbricato, contiguo alla ferrovia, dalla costruzione e dall'esercizio di una nuova stazione (fischi, fumo e tremolio), pur potendo determinare la lesione di un

interesse, non costituiscono la violazione di un diritto, munito di sanzione, essendo effetti inevitabili dell'esercizio di un'attività lecita come quella ferroviaria nei limiti dalla legge stabiliti. E poichè i rapporti tra privati e pubblica Amministrazione trovano in materia la loro disciplina nell'art. 46 della legge sugli espropri per p. u., che esclude il diritto ad indennizzi per le servitù e gli oneri di carattere generale creati dall'opera pubblica ai vicini, ne consegue che, dovendosi ricondurre le soggezioni anzidette nell'orbita di quella norma, non possa il privato danneggiato reclamare risarcimento.

La Corte di appello di Casale, pronunciando in sede di rinvio in causa Rollando (sentenza 21-22 novembre 1917) confermava la massima dell'irresponsabilità delle ferrovie per i danni subiti dai terzi, che, contravvenendo alle vigenti disposizioni di legge e regolamento, siansi introdotti sulla sede ferroviaria, anche se ciò sia stato per avventura tollerato dagli agenti ferroviari, preposti al servizio di vigilanza, perchè chi commette una contravvenzione non può addurre a sua difesa che non sia stato impedito a commetterla.

Due sentenze notevoli si citano in materia di imposte.

La Cassazione di Roma, Sezioni Unite, con sentenza del 24 novembre 1917 in causa col Comune di Pisa, ritornando alla sua precedente giurisprudenza dalla quale aveva derogato in confronto delle ferrovie con un'unica decisione 18 gennaio 1916 (vedi relazione anni 1915-1916, p. 213), dichiarò rientrare nella competenza esclusiva della Cassazione di Roma, in virtù della legge 12 dicembre 1875, art. 3, la cognizione delle controversie in materia daziaria. A secondare la rinnovata tendenza delle S. U. ad avocare alla Corte di Roma le controversie daziarie, la difesa delle ferrovie fu indotta non solo dalle ripetute decisioni emanate in tal senso durante l'anno 1917 (9 gennaio, 30 marzo e 18 aprile 1917 in *Giur. it.* 1917, I, 1, 214, 622 e 625), ma anche dal fatto che la Cassazione di Roma nella recentissima causa col Comune di Foligno, chiamata a giudicare per la prima volta sulla questione dell'esenzione dal dazio dei materiali e generi destinati alle ferrovie, aveva interpretato l'articolo 20 della legge daziaria secondo le vedute del patrocinio ferroviario, donde l'interesse di questo di spossessare le Cassazioni territoriali, non ancora pronunciate, della cognizione dei ricorsi in *subjecta materia*.

Sulla legittimità delle trattenute operate dall'Amministrazione per imposta di R. M. nei pagamenti di interessi scaduti, ebbe a pronunciarsi la Corte di appello di Roma nella causa con la Società « Etablissements Arbel » (sentenza 17 gennaio 1918) avvisando che le ferrovie dello Stato, allorchè trattengono sugli interessi delle somme versate ad una loro fornitrice, a titolo di rimborso di multe contrattuali, la imposta di R. M., agiscono per conto dell'Amministrazione finanziaria, titolare del credito, epperò sono estranee alla controversia sulla tassabilità o meno del cespite colpito e, come tali, debbono essere messe fuori causa, se convenute in giudizio siffatto.

La gestione da parte dell'Esercizio *Navigazione* di piroscafi requisiti e noleggiati ha dato luogo a varie controversie, sia in sede giudiziaria sia in sede arbitrale, notevoli per l'importanza giuridica e la entità economica delle questioni dibattute.

È stata risolta nell'anno la vertenza con la *Liverpool Shipping C.*, armatrice del piroscavo *Matazan*, in punto a risarcimento di danni prodotti dalla collisione di detta nave col piroscavo *Monte Bianco* gestito dall'Amministrazione; collisione avvenuta al largo, alla distanza di circa 600 miglia dalla costa della Guinea francese. A seguito dell'urto, il vapore *Matazan* dovette essere abbandonato, mentre il *Monte Bianco* poté proseguire con mezzi propri fino ad un porto vicino, ove provvide alle occorrenti riparazioni. Portata la questione di responsabilità avanti l'Autorità giudiziaria inglese, questa decise (sentenza del 10 novembre 1917) che il sinistro dovesse addebitarsi esclusivamente al piroscavo *Matazan*, il quale, come si poté provare, navigava a fanali spenti e non si era curato di eseguire le manovre regolamentari; e che quindi, dei danni prodotti al *Monte Bianco*, dovesse rispondere la *Liverpool Shipping C.*, condannandola a risarcirli una alle spese.

**RAGIONERIA E CASSA — RISCONTRO SULLE ENTRATE
E SULLE SPESE.**

Malgrado il perdurare delle difficoltà derivanti dallo stato di guerra, i servizi contabili anche nel 1917-18 procedettero regolarmente.

Come risulta dal prospetto seguente, la massa dei documenti su cui si esplica il riscontro demandato alla Ragioneria, si mantenne all'incirca nelle proporzioni di quella dell'anno 1916-17, salvo una certa contrazione nel numero dei mandati di pagamento, dovuta allo speciale andamento di talune gestioni (spese patrimoniali e gestione dei mutui al personale), ma che non valse a ridurre, nel suo insieme, la somma del lavoro della Ragioneria, stante il crescente sviluppo di altre categorie di operazioni.

SPECIE DI DOCUMENTI	1916-17	1917-18
Mandati d'ordine	16.743	16.796
Mandati di pagamento	117.011	103.378
Ruoli di paga	118.513	125.251
Mandati d'introito	354	325
TOTALI . . . L.	252.621	245.750

A rendere stazionario il numero dei mandati d'ordine contribuì la cura con la quale venne seguita la sintesi dei fatti amministrativi per conciliare le esigenze della massima semplicità con quelle della migliore evidenza delle dimostrazioni. Il leggero aumento che si nota nel quantitativo dei ruoli è da attribuirsi al pagamento delle competenze agli agenti sotto le armi ed in missione all'estero, per i quali devono essere emessi ruoli separati.

Per dare una giusta idea della mole del lavoro disimpegnato anche dalle varie Casse, se ne indicano le entrate e le uscite, le quali per l'ultimo anno risultano quasi doppie che nell'esercizio precedente.

CASSA	1916-17		1917-18	
	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite
Ancona . . .	48.418.367,73	48.154.868,50	53.572.993,11	52.876.699,38
Bologna . . .	80.765.900,69	80.288.358,22	101.181.451,23	100.134.927,75
Firenze . . .	111.635.014,64	110.652.112,10	170.737.777,12	168.893.516,29
Genova . . .	162.368.038,62	155.613.996,41	188.402.353,74	194.629.954,09
Milano . . .	264.552.049,70	261.685.039,41	387.556.482,51	383.914.429,96
Napoli . . .	129.973.929,91	128.879.313,06	156.113.090,27	152.648.069,39
Palermo . . .	67.761.582,93	67.586.085,31	74.736.146,79	73.991.238,14
Roma . . .	332.300.628,84	325.388.437,16	1.153.361.920,28	1.152.918.993,55
Torino . . .	150.309.812,35	147.659.103,20	219.739.605,62	217.949.678,81
TOTALI L.	1.348.085.325,41	1.325.907.313,37	2.505.401.820,67	2.497.957.507,36

Al notevole incremento del movimento del denaro contribuirono anzitutto le vendite dei carboni per conto del R. Commissariato, quelle dei materiali e delle scorte in genere, nonchè la gestione degli assegni che raggiunte, nell'anno scorso, una cifra importante (circa 800 milioni). Per quanto, in ogni modo, intensificato al massimo grado, il delicato lavoro delle Casse si è svolto con la consueta regolarità. Come di consueto, le varie gestioni formarono oggetto di saltuarie verifiche. Complessivamente ne furono eseguite 153 e cioè: 40 alle Casse, 88 ai fondi di scorta, 15 ai materiali di esercizio e 10 alle scorte. E per rimuovere, fin dal loro nascere, le cause che possono nuocere al funzionamento della contabilità, furono disciplinate le ispezioni alle scritture ed agli impianti contabili dei vari uffici dell'esercizio: si eseguirono precisamente 67 ispezioni e con risultati soddisfacenti.

Una notevole ripercussione sui servizi contabili ebbe il continuo incremento di prestazioni di ogni genere domandato all'Amministrazione ferroviaria dai diversi dicasteri e specialmente da quelli militari e degli approvvigionamenti, per lavori e forniture, trasporti, ecc., connessi con le esigenze della guerra. Nè furono di trascurabile importanza le contabilità col Tesoro, cominciate da quando esso assunse la regolarizzazione di tutti i rapporti finanziari con l'estero donde oggi l'Amministrazione trae la massima parte dei suoi rifornimenti.

Il più ponderoso compito aggiuntosi alle normali attribuzioni della Ragioneria provenne dalla gestione del R. Commissariato dei carboni, sorta negli ultimi mesi dell'anno 1916-17, ma giunta solo nel 1917-18 al suo pieno sviluppo. Basta a tale scopo considerare la complessità delle operazioni che la compongono (acquisti oltre mare, noleggi, esercizio di piroscafi, imbarchi, sbarchi e vendite dei carboni), nonchè l'entità delle entrate e delle spese, che raggiungono ambedue la cifra di milioni 1800.

Per quanto grave, però, fosse la somma del lavoro imposta da circostanze eccezionali, non si mancò di studiare o predisporre le possibili semplificazioni contabili. Il sistema del versamento *à forfait*, a favore dei diversi enti, delle ritenute praticate al personale pei singoli titoli (imposta di ricchezza mobile, centesimo di guerra, marche da

bollo, cassa pensioni, opera di previdenza, fondo di garanzia) e il conseguente pagamento delle competenze al *netto*, in luogo di quello *lordo* finora seguito, fu elaborato in tutti i suoi particolari per una prossima applicazione. Ed una notevole riduzione si introdusse pure nelle scritturazioni dei conti correnti per anticipazioni, addebiti e masse vestiario del personale dipendente dalle Divisioni Movimento e Lavori, col limitarle ad un'unica serie, giungendo, così, a conciliare le peculiari esigenze di questi organi con quelle dell'economia del lavoro.

Per quanto riguarda la gestione di magazzino, nell'intento di porre sempre più in armonia le norme contabili con le reali esigenze della gestione, si ripresero in esame le modalità finora seguite per talune importanti categorie di operazioni, apportandovi le modificazioni che le circostanze suggerivano. Nell'esercizio si iniziò con pieno successo l'applicazione del nuovo sistema per tenere in evidenza e contabilizzare le forniture di stampati ai vari organi dell'Amministrazione; sistema che, per il principio che lo informa di non più computare singolarmente a valore ogni somministrazione eseguita, ma di farvi luogo globalmente a fine d'anno con coefficienti fissati per ogni Servizio, consente il risparmio di tutto il minuto lavoro di valutazioni analitiche e registrazioni che era prima richiesto.

Degli inventari del materiale d'esercizio, al 30 giugno 1918, rimanevano da riordinare solo quelli di poche unità amministrative, e delle linee Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno e Varese-Porto Ceresio, passate allo Stato il 1° gennaio 1918. La sistemazione degli inventari del materiale di navigazione era ultimata da tempo ed era a buon punto quella dei rotabili.

Cessioni di stipendi o salari del personale. — Nell'anno 1917-18 furono notificate ed approvate n. 11.677 cessioni, delle quali 8.030 contratte con l'Amministrazione per mutui concessi al personale. Le rimanenti 3.647 con altri Istituti di credito o di Previdenza, e precisamente: 3.085 con la Cassa nazionale dei ferrovieri, Società anonima cooperativa di credito, con sede in Bologna; 175 con altre cooperative di credito costituite tra ferrovieri; 339 con Casse di Risparmio e Monti di Pietà; 28 con l'Istituto nazionale delle assicurazioni; le altre 20 con ordinarie società di credito.

L'interesse applicato da questi istituti è per la massima parte il 6,50 %. Per i mutui concessi dall'Amministrazione l'interesse continua invece ad applicarsi in ragione del 4,75 %, ossia nella misura già stabilita dall'art. 48 del regolamento 29 luglio 1914, n. 850. Così si genera, nell'interesse del personale, una concorrenza molto efficace, come risulta dal numero delle concessioni stipulate con i vari enti nel 1917-18 ed ancora meglio dalla progressiva diminuzione degli atti con istituti di credito o previdenza:

		1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
Numero delle cessioni	con istituti di credito o di pre- videnza	12.600	8.537	5.260	4.152	3.647
	con la « Gestione Mutui »	—	1.570	6.392	8.563	8.030

GESTIONE DEI MUTUI AL PERSONALE. — La gestione dei mutui al personale compiva con il 1917-18 il quarto anno finanziario dalla data della sua istituzione. Al 30 giugno 1917 i capitali investiti in questa nuova gestione erano ammontati a L. 14.455.110,58; al 30 giugno 1918 ascendevano complessivamente a lire 18.374.249,89. L'aumento di L. 3.919.139,31 rappresenta l'importo dei nuovi capitali impiegati nella gestione, pari alla differenza fra il valore delle somme mutate nell'anno e il valore degli introiti in conto capitale. Furono emessi difatti durante l'esercizio 8030 mutui per la somma complessiva di L. 9.346.100,65. Furono introitate: L. 4.826.760,59 per interessi e quote d'ammortamento dei mutui in corso; L. 1.382.658,63 per capitali versati a saldo di mutui riscattati o estinti anticipatamente; L. 1.326,28 per interessi supplementari: in totale L. 6.210.745,50 delle quali L. 783.784,16 per interessi e L. 5.426.961,34 in conto capitale.

Della somma riscossa per interessi, L. 569.583,33 sono state versate alla Cassa dei depositi e prestiti in ragione del 3,75 % sui capitali somministrati; la rimanenza (detratte L. 23,73 per taxa di registro di atti annullati e altre differenze non ancora pareggiate dai debitori) è stata accreditata, a sensi dell'art. 48 del regolamento, alla gestione del fondo di garanzia.

La somma introitata in conto capitale è stata interamente riversata sulla gestione a termini dell'art. 62 del regolamento. La differenza quindi fra il valore dei mutui emessi (L. 9.346.100,65) e il totale degli introiti in capitale (L. 5.426.961,34), ossia L. 3.919.139,31, rappresenta precisamente, come innanzi si è osservato, l'importo dei nuovi capitali impiegati nella gestione.

Avevansi già disponibili per questi nuovi impegni i residui dell'esercizio precedente in L. 544.889,42

Per l'ulteriore fabbisogno si è ricevuta dalla Cassa depositi e prestiti, mediante prelevamento dal fondo pensioni, in conto dello stanziamento approvato dal Ministro del tesoro, una sovvenzione di . . » 4.000.000,—

In totale . . . L. 4.544.889,42

delle quali essendo stata effettivamente impiegata la suindicata somma di » 3.919.139,31

risulta alla chiusura dell'esercizio una rimanenza di . L. 625.750,11

che viene portata al conto residui, come disponibilità per il nuovo anno finanziario.

Riassuntivamente la consistenza patrimoniale della gestione al 30 giugno 1918 è accertata in lire 19.000.000, come dal conto seguente:

	Lire		Lire
Sovvenzioni ricevute dalla Cassa depositi e prestiti al 30 giugno 1917 . . .	15.000.000,00	Capitali investiti in mutui al 30 giugno 1918	14.455.110,58
Sovvenzioni ricevute per l'esercizio 1917-18 . . .	4.000.000,00	Somma capitale dei mutui emessi nell'esercizio 1917-18 lire	9.346.100,65
Totale delle sovvenzioni ricevute dalla Cassa depositi e prestiti al 30 giugno 1918	19.000.000,00	A dedursi:	
		per quote in conto capitale introitate durante l'esercizio 1917-1918	5.426.961,34
			3.919.139,31
		Totale capitali investiti in mutui al 30 giugno 1918..	18.374.249,89
		Disponibilità della gestione al 30 giugno 1918.	625.750,11
TOTALE . . .	19.000.000,00	TOTALE . . .	19.000.000,00

FONDO DI GARANZIA PER LE CESSIONI DI STIPENDI O PAGHE DEL PERSONALE. — I risultati finanziari della gestione di questo fondo presentano anche quest'anno un considerevole progressivo incremento:

		Esercizio 1917-18		Esercizio 1916-17	
Entrata	A) Ritenute 2 % sull'importo delle cessioni	249.560,21		265.189,43	
	B) Ritenute fisse al personale	321.050,33		301.879,83	
	C) Reintegri al fondo.	177.970,09		165.544,38	
	D) Interessi dei capitali depositati alla Cassa depositi e prestiti	121.858,27		45.499,34	
	E) Avanzo della gestione mutui al personale	214.177,10		140.719,88	
		TOTALE . . . L.	1.084.616, »		918.832,86
Spesa	A) Pagamenti e riscatti di cessioni.	423.356,23		467.679,28	
	B) Rimborsi di ritenute ad agenti esonerati dal servizio	36.857,69		26.552,85	
	C) Contributo alle spese di amministrazione	100.000, »		100.000, »	
		TOTALE . . . L.	560.213,92		594.232,13
	AVANZO . . . L.	524.402,08		324.600,73	

Risulta difatti dalle cifre su esposte una differenza attiva di L. 524.402,08; ossia un maggiore avanzo di L. 199,801,35 in confronto dell'anno finanziario precedente.

Il maggior avanzo è costituito in primo luogo da un aumento di entrate, e principalmente dall'aumento di L. 19.170,50 nelle riscossioni per ritenute fisse al personale, determinato evidentemente dall'applicazione dei nuovi organici; dall'aumento di L. 12.425,71 nelle riscossioni per reintegri al fondo, dipendente da intensificata opera degli uffici dell'Amministrazione nell'accertamento dei crediti esigibili e nelle pratiche contro i debitori; dall'aumento di lire 76.358,93 nelle riscossioni per interessi, determinato, oltre che dall'accresciuto patrimonio, dall'utile conseguito con la conversione dei titoli del IV prestito nazionale (1917) nei nuovi titoli del V prestito (1918); dall'aumento infine di L. 73.457,22 nel contributo della gestione dei mutui al personale derivante dal crescente sviluppo della gestione stessa. In secondo luogo da una minore spesa, ossia da una diminuzione di L. 44.323,05 nei pagamenti per riscatti di cessioni.

Questo capitolo di spesa è elemento d'importanza prevalente e richiede perciò più particolare analisi, in quanto rappresenta da un lato la funzione essenziale del fondo, ossia l'assicurazione dei rischi, e costituisce d'altro lato un'attività patrimoniale del fondo stesso, essendo convertibile per buona parte in crediti fruttiferi ed esigibili, in virtù dell'azione di rivalsa ad esso spettante a termini dell'art. 22 del regolamento.

La spesa totale, sopra esposta per questo titolo in L. 423.356,23, va infatti così ripartita e classificata:

a) per 270 cessioni riscattate per morte dei debitori	L. 197.678, 11
b) per 148 cessioni riscattate per causa di destituzioni o dimissioni »	88.964, 81
c) per 110 cessioni di agenti pensionati o passati ad altre Amministrazioni »	82.937, 34
d) per pagamento di rate mensili agli istituti cessionari in caso di riduzione o sospensione dal soldo »	53.775, 97

Sono comprese fra questi riscatti 39 cessioni di agenti morti o dispersi in guerra per una somma complessiva di lire 19.724,38.

In relazione alla causa del pagamento e alla solvibilità dei debitori, alcune delle partite suesposte, e precisamente quelle sub c) e d), rappresentano altrettanti crediti interamente recuperabili; altre, come quelle sub a) e b), sono invece costituite da crediti inesigibili o di dubbia esigibilità.

Detratta pertanto, come negli anni precedenti, una quota di sva-

lutazione di L. 258.000, il valore di questi crediti si riduce a un importo di L. 165.356,23, che, aggiunto all'importo dei crediti già esistenti al 30 giugno 1917, forma un totale di lire 600.755,11.

E infine, deducendo da questo valore complessivo la somma di L. 166.570,42, importo delle riscossioni depurato degli interessi (L. 177.970,09 - 11.399,67), resta il valore attuale in L. 434.184,69, pressochè eguale a quello esistente al 30 giugno 1917. La consistenza di questi crediti del fondo ha ormai raggiunto uno stato di equilibrio o di stabilità, per modo che in ogni anno i nuovi crediti si bilanciano con le riscossioni.

Complessivamente, tenuto conto del valore attuale dei crediti e dell'avanzo della gestione, come sopra accertato in lire 524.402,08 (delle quali lire 271.858,27 già versate alla Cassa depositi e prestiti e lire 252.543,81 numerario non ancora versato), il patrimonio del fondo, valutato al 30 giugno 1917 in lire 2.599.401,45, ascendeva al 30 giugno 1918 a lire 3.122.589,34, come è dimostrato dal seguente prospetto :

	Al 30 giugno 1917	Al 30 giugno 1918
Numerario	199.101,39	252.543,81
Capitali depositati alla cassa depositi e prestiti	1.964.901,18	2.435.860,84
Crediti per riscatti ed altri prelevamenti	435.398,88	434.184,69
TOTALE . . . L.	2.599.401,45	3.122.589,34

Riscontro della Corte dei conti. — Nel corso dell'anno 1917-18 la Corte dei conti dichiarò la parificazione dell'esercizio 1915-16 e portò a buon punto le operazioni relative al 1916-17.

Nel riferirsi alla sua deliberazione sul consuntivo precedente, la Corte avverte di aver ricevuto, nel frattempo, i documenti già denunziati mancanti, all'infuori di uno che non ha potuto esserle comunicato perchè accluso agli atti di un processo giudiziario in corso, e dai quali non può ancora essere distolto.

L'Amministrazione non aveva mancato di rivolgere le consuete cure anche alla rassegna dei documenti dell'esercizio 1915-16, senonchè le anormali condizioni in cui, specialmente in alcuni periodi, ebbero a svolgersi i trasporti, compresi quelli attraverso lo stretto, fecero sì che alcuni pacchi di documenti, regolarmente spediti, non giungessero a destinazione, donde l'insolito numero dei documenti che, per l'esercizio anzidetto, alla Corte non risultano pervenuti ed in ordine ai

quali fa perciò, come di regola, le sue riserve. Non va, in ogni modo, taciuto che tali mandati e ruoli facevano parte di contabilità già debitamente verificate dalle competenti Ragionerie e da esse registrate, per cui, tenuto conto di questa circostanza e delle garanzie che vi sono annesse, si ritiene che se, in definitiva, riuscissero vane le indagini che si proseguono per rintracciare i documenti smarriti, la Corte in considerazione del periodo eccezionale che si attraversa, non insisterà altrimenti sulle sue riserve.

Gli errori di imputazione e scritturazione di cui la Corte, come di consueto, ha inserito l'elenco nella propria relazione, sono di due categorie, di cui la prima comprende quelli che interessano esclusivamente i conti della parte ordinaria del bilancio e che come tali non influiscono sull'avanzo della gestione, mentre quelli della seconda, riguardando anche gli altri titoli del bilancio o le gestioni estranee al medesimo, contribuiscono ad alterare l'avanzo dell'esercizio o la situazione patrimoniale dell'azienda. Secondo le norme adottate, l'Amministrazione, mentre si è limitata a prender atto dei primi, ha sollecitamente provveduto alla debita sistemazione contabile dei secondi, cosicchè, al momento in cui la Corte licenziava la propria relazione, erano tutti indistintamente regolarizzati.

Non si limita però la Corte, come è noto, ad appurare l'esattezza della imputazione e della scritturazione delle varie partite, ma estende il suo esame a considerare la piena regolarità dei documenti soggetti al suo riscontro; ciò che rende, evidentemente, assai vasto il campo delle sue verifiche.

I rilievi complessivamente emessi dalla Corte sulla contabilità del 1915-16 furono 535; cifra questa che, posta in raffronto colle *centinaia di migliaia* di documenti esaminati, dà una percentuale assolutamente ridotta con un aumento pressochè trascurabile in confronto al 1914-15, nel quale anno i suoi rilievi sommarono complessivamente a 490.

Del resto questo lieve aumento nel numero delle osservazioni della Corte ha anche la sua giustificazione nella temporanea soppressione del contraddittorio nelle registrazioni a riassunto che in condizioni normali erasi sempre avuto, fra le Ragionerie e le Divisioni compartimentali; ed a cui invece, all'inizio della nostra guerra, per l'improvvisa ed acuta deficienza di personale prodottasi nei vari uffici, fu giocoforza rinunciare.

Appena, però, superata la crisi dei primi mesi, anche la compilazione in contraddittorio dei predetti documenti veniva ripristinata, precludendo così nuovamente la via al ripetersi di inesattezze in queste scritturazioni.

Già da qualche anno la Corte ebbe a riconoscere, nelle sue rela-

zioni, il progressivo perfezionamento che si compie nelle funzioni contabili amministrative dell'Azienda.

Anche nel 1915-16, se si astrae dalle errate imputazioni e scritturazioni, le altre irregolarità segnalate dalla Corte nei riguardi della osservanza delle leggi, dei regolamenti e delle istruzioni, della completa documentazione delle singole operazioni e della loro chiarezza, sono in diminuzione in confronto a quelle dell'anno precedente, come risulta dalla statistica che la Corte dà nelle proprie relazioni.

La incompleta documentazione tiene sempre il primo posto fra i motivi dei rilievi della Corte. Come, però, si è avuto occasione di avvertire nelle relazioni precedenti, non si tratta già della *effettiva mancanza* degli atti ed elementi che devono giustificare le singole liquidazioni, ma semplicemente della non avvenuta rassegna da parte dei competenti uffici che, assai spesso, e come anche la Corte riconosce nella relazione propria, si trovano nella necessità di richiederli e trattenerli per ulteriori conteggi, contestazioni, accertamenti od altre pratiche di loro spettanza.

Nell'intento, in ogni modo, di circoscrivere e possibilmente eliminare questo inconveniente, si è istituito nel corso dell'anno uno speciale riscontro per garantire una sempre più regolare rassegna anche di tutti gli allegati e documenti giustificativi delle contabilità. Di alcuni rilievi riflettenti questioni di massima la Corte fa, come di solito, speciale menzione.

Fra gli altri ricorda la contabilizzazione, fra le entrate, di due partite di credito: una di L. 1.350.000 verso il Ministero delle poste e telegrafi, riflettente il nolo, la manutenzione, ecc., di 120 nuove carrozze postali per gli esercizi finanziari dal 1912-13 al 1915-16; l'altra di L. 3.000.000 verso il Ministero della guerra, a titolo di rimborso all'Amministrazione ferroviaria per la parte degli assegni civili corrisposti durante il 1915-16 ai propri agenti chiamati alle armi col grado di ufficiale e sott'ufficiale, giusta l'art. 2 del decreto Luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064. Nota la Corte che le due partite non erano liquidate nè definitive e che erano state calcolate nei due mandati in via approssimativa, pendenti gli accertamenti necessari per la loro liquidazione, senza fornire alcuna dimostrazione di dettaglio. In seguito agli ampî schiarimenti avuti sulle circostanze che giustificavano queste operazioni, la Corte ammise in discarico i due mandati, ma raccomandò che il fatto non si ripetesse per l'avvenire. E l'Amministrazione invero aderisce pienamente al criterio della Corte, secondo il quale ogni contabilizzazione di entrate e spese deve essere dimostrata in modo da offrire anche ad essa la possibilità di esercitare tutti gli opportuni riscontri.

Questo punto di vista, però, non deve, a parere dell'Amministrazione, pregiudicare e vulnerare il principio fondamentale della compe-

tenza annuale del bilancio, il quale non solo consiglia, ma esige che, specialmente le entrate e le spese di più notevole importanza, conseguenti da lavori, forniture o prestazioni eseguite in un dato anno, siano acquisite al bilancio dell'anno medesimo in cui sostanzialmente sorgono i relativi titoli di debito e di credito, anche se lo stato delle pratiche o degli atti, o eventuali discrepanze fra i contraenti su qualche particolare, non consentono di procedere ad una liquidazione definitiva di questi rapporti.

Alcuni rilievi della Corte riguardano la competenza nella emissione di determinati mandati di anticipazione, in ordine ai quali non s'è mancato di far presente alla Corte, che ne ha tenuto il debito conto, le particolari circostanze ed esigenze giustificanti l'interpretazione data dall'Amministrazione alle inerenti istruzioni.

Parimenti le questioni sollevate dalla Corte e concernenti gli storni ad esercizio chiuso, dal fondo delle gratificazioni per la sistemazione di eventuali errate imputazioni, come pure il computo del centesimo di contributo di guerra sulle competenze accessorie del personale, hanno avuto, per effetto dei provvedimenti adottati, la loro soluzione.

Infine per ragioni di regolarità e per togliere alla Corte un motivo di osservazioni, si sono, durante il decorso esercizio, richiamati gli uffici ad una più rigorosa applicazione delle disposizioni vigenti per l'esecuzione dei lavori e delle provviste da farsi in economia per ciò che riguarda, precisamente, la facoltà dei dirigenti di stabilire accordi con persone di loro fiducia per lavori e provviste fino al limite massimo di 30.000 lire.

Durante il 1917-18 furono sottoposti alla registrazione dell'Ufficio speciale della Corte dei conti 6.814 contratti, dei quali 4.440 attivi e 2.374 passivi. Le deliberazioni d'impegno registrate furono 56; in totale, quindi, 6.870 registrazioni.

I detti atti diedero luogo a 33 rilievi consistenti, generalmente, in domande di chiarimenti o richieste di documenti giustificativi, contro 57 dell'anno precedente.

In tema, infine, di *giurisdizione contenziosa*, si era nella precedente relazione accennato come, in seguito alle innovazioni introdotte a scopo di semplificazione con effetto dal 1° luglio 1914, nella procedura per la contabilizzazione delle operazioni di cassa, la Corte avesse temporaneamente sospeso il suo esame dei *conti giudiziali* dei cassieri per vedere se e come avesse potuto coordinare le modalità del giudizio coi nuovi procedimenti contabili.

In questo frattempo, dietro le esaurienti delucidazioni in argomento fornitele, la Corte prendeva, sostanzialmente, atto delle innovazioni di cui trattasi, proseguendo nell'esame dei conti per la gestione oltre il 30 giugno 1914 sulla base dei nuovi elementi e cioè degli elenchi riassuntivi dai quali le contabilità sono ora dimostrate.

Durante l'esercizio la Corte ha pertanto emesso le seguenti sentenze a discarico dei rispettivi cassieri:

5 luglio	1917	Cassa di Torino	-	Esercizio 1914-15
id.	»	»	»	»
25 ottobre	»	»	»	»
10 gennaio	1918	»	»	»
id.	»	»	»	»
28 febbraio	»	»	»	»

Da parte sua, il Servizio ha rassegnato alla Corte tutti gli analoghi conti fino al 30 giugno 1917.

LIQUIDAZIONE DELLE CESSATE GESTIONI.

Nel 1917-18 continuò la liquidazione delle cessate gestioni Mediterranea, Adriatica e Sicula nei rapporti col Governo e con gli assuntori di lavori e provviste a carico diretto ed indiretto del bilancio dello Stato.

PAGAMENTI ALLE SOCIETÀ GIÀ ESERCENTI PER LA LIQUIDAZIONE DELLE CESSATE GESTIONI. — Nell'anno 1917-18 vi fu un solo pagamento, che venne fatto alla Sicula, per L. 13.297,54 (1).

A tutto il 30 giugno 1918 le tre Società riscossero sul bilancio del Ministero del Tesoro:

la Mediterranea	L.	288.440.361,11
le Meridionali	»	184.060.945,96
la Sicula	»	23.860.408,62
ed in totale	L.	<u>496.361.715,69</u>

Tenendo conto della somma di L. 5.113.818,12, pagata dalle ferrovie dello Stato alle due Società Mediterranea e delle Meridionali, e di quelle di lire 7.000.000 e 1.600.000 versate, rispettivamente, dalle Meridionali e dalla Sicula, il totale dei pagamenti si riduce a lire 492.875.533,81.

GESTIONE DEI FONDI DI RISERVA E DELLE CASSE PER GLI AUMENTI PATRIMONIALI. — Alla liquidazione dei fondi di riserva e delle casse per gli aumenti patrimoniali si procedette in rapporto tanto con le Società già esercenti, quanto con le ditte appaltatrici dei lavori e provviste, come pure rispetto agli enti morali ed ai privati interessati nella esecuzione delle opere ferroviarie.

Nel liquidare i lavori eseguiti su linee concesse alla industria privata, si tennero altresì presenti i rapporti con le società concessionarie, in conformità ai rispettivi patti sociali; e si è, in seguito, provveduto al ricupero dei loro contributi in relazione alla legge 1° luglio 1909, n. 488, come in appresso si espone.

Le spese liquide contabilizzate durante l'esercizio 1917-18 ascendono a lire 969.128,10.

(1) La somma di lire 13.297,54 venne corrisposta alla Società Sicula, a saldo dei suoi crediti verso lo Stato, in dipendenza della liquidazione generale della gestione del ventennio 1885-1905 e, più precisamente, a saldo delle anticipazioni da essa fatte nella esecuzione di lavori e provviste a carico dei fondi di previdenza.

Gli introiti sopravvenuti nel detto esercizio, compreso un pagamento di lire 13.297,54 fatto dal Tesoro a favore della Società Sicula, ammontano a lire 747.298,63.

In totale, le spese dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1918 per i fondi di riserva e per le casse per gli aumenti patrimoniali si presumono in lire 519.569.289,76 contro un totale d'introiti di lire 517.407.530,25. Si ha ragione di ritenere che l'importo definitivamente da pagare, non supererà la differenza tra queste due somme. Il Ministero del tesoro, in base alla legge 25 giugno 1905, n. 261, continua a sopperire alle deficienze per capitali ed interessi fino al pareggio.

Durante il 1917-18 furono approvate 23 liquidazioni di lavori e provviste per un importo di lire 346.951,86; di cui una in conto cassa aumenti patrimoniali di lire 233,31 per la rete Adriatica e le rimanenti, tutte per la Mediterranea, così ripartite:

8	in conto	cassa aumenti patrimoniali per L.	121.520,60
9	»	fondo di riserva n. 1	» » 158.440,05
4	»	fondo di riserva n. 2	» » 63.343,54
1	»	fondo di riserva n. 3	» » 3.414,36

Nei tredici anni, dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918, si ebbero in totale 4174 liquidazioni per lire 264.178.088,59; di cui 2340 di importo complessivo lire 161.596.460,52 per la rete Mediterranea, 1443 di importo lire 86.555.481,97 per l'Adriatica, 391 di importo lire 16.026.146,10 per la Sicula.

Si definì in via amministrativa una sola vertenza con impresa esecutrice di lavori, che interessavano la rete Sicula, accordando un compenso di lire 14.700,00 contro una domanda di lire 94.262,00; sicchè nei tredici anni si sono risolte 257 vertenze con lire 1.940.727,88 con la richiesta complessiva di lire 5.988.587,30. Delle sette cause con appaltatori, ancora in corso, ne fu transatta una per lire 7.050 in confronto di lire 21.592,00; le rimanenti sei ammontano a circa lire 1.192.413,00.

L'altra causa citata nelle precedenti relazioni venne definita — con sentenza passata in giudicato — sfavorevolmente all'attrice ditta Bagnara, la quale aveva chiesto l'esonero della multa inflittale (lire 62.434,68) per la ritardata consegna di 100 carri. La causa interessava veramente, in base alla legge 15 luglio 1906, n. 325, la Società Mediterranea; ma venne iniziata con citazione alle ferrovie dello Stato e fu patrocinata dal nostro Servizio Legale, avendo la Società accettato a suo carico tutte le conseguenze.

LAVORI E PROVVISI A CARICO DEL BILANCIO DELLO STATO, GIÀ AFFIDATI ALLE SOCIETÀ A RIMBORSO DI SPESA. — Questi lavori riguardano il finimento delle ferrovie complementari, i lavori ferroviari

nei porti, alcuni lavori urgenti nelle stazioni delle reti principali in esercizio, per circa lire 800.000, i lavori nelle officine per i bisogni della rete complementare (eseguiti col fondo di due milioni di lire, autorizzato con la legge 27 giugno 1897, n. 228) e l'acquisto di nuovo materiale rotabile e di esercizio per la prima dotazione delle ferrovie complementari.

I fondi per i lavori di finimento delle ferrovie complementari sono amministrati dall'Ufficio speciale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici, rimanendo, però, di pertinenza della Direzione generale delle ferrovie dello Stato tutto quanto riflette l'esecuzione, la liquidazione ed il collaudo dei lavori stessi.

Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 vennero rimborsati alle Società i seguenti importi:

Rete Mediterranea	L.	2.897.438,75
» Adriatica	»	928.051,82
» Sicula	»	1.069.755,65
	L.	<u>4.895.246,22</u>

Fu inoltre pagata alle ferrovie dello Stato, a rimborso di spese sostenute per lavori autorizzati come sopra a carico del bilancio dello Stato e non compiuti dalle Società già esercenti al 30 giugno 1905, la complessiva somma di lire 1.166.786,48 così distinta per le tre reti:

Rete Mediterranea	L.	323.802,00
» Adriatica	»	778.185,95
» Sicula	»	64.798,53
	L.	<u>1.166.786,48</u>

Nessuna nuova vertenza fu definita nel 1917-18 con le imprese assuntrici; e perciò al 30 giugno 1918 i compensi extra-contrattuali accordati e le multe condonate avevano i medesimi importi della fine giugno 1917; e cioè, rispettivamente, lire 513.191,82 e 6.060,00.

LAVORI PER LE STAZIONI ED IL PORTO DI GENOVA, AUTORIZZATI CON LA LEGGE 2 AGOSTO 1897, N. 349. — Dei lavori ferroviari autorizzati con questa legge e che son tutti ultimati, nel 1917-18 non vennero approvate liquidazioni finali. Al 30 giugno 1918 non risultava perciò modificato l'importo complessivo — di L. 4.060.447,46 — delle liquidazioni finali approvate e restavano sempre in corso di revisione le rimanenti.

VERTENZE CON LE SOCIETÀ GIÀ ESERCENTI. — Con la Società del Mediterraneo sussiste tuttora l'unica vertenza rimasta, che riguarda l'impianto della illuminazione elettrica nelle stazioni di Arona e Stresa.

Con la Società delle Meridionali esistono cinque vertenze relative: una a compensi extracontrattuali per lavori eseguiti, nel periodo 1° luglio 1905-26 marzo 1906, durante la gestione delle Meridionali; una a lavori eseguiti a difesa del ponte sul Po a Mezzanacorti; una al cessato Istituto di previdenza del personale ferroviario e le rimanenti due (che l'Amministrazione riteneva non dovessero essere più discutibili) riferentisi a lavori eseguiti presso il ponte delle Casette sulla linea Bologna-Pistoia-Firenze ed a canoni per lavori nella stazione di Chiasso.

CAUSE CON PRIVATI E CON ENTI MORALI. — Nel seguente prospetto sono indicati il numero e l'oggetto delle cause giudiziarie vertenti e di quelle definite nel 1917-18 con privati e con enti morali, in dipendenza dei lavori eseguiti sulle linee. Essendo le cause vertenti quasi tutte passive per l'Amministrazione, a questa non conviene, in generale, di farsi parte diligente per la loro definizione.

RETI	Numero delle cause										Numero delle cause definite e in corso di trattazione	
	definite					iniziate nell'anno	vertenti					
	con privati		con enti morali		Totale		con privati		con enti morali			Totale
	per danni	per espropriazioni	per danni	per espropriazioni			per danni	per espropriazioni	per danni	per espropriazioni		
Mediterranea	1	»	»	»	1	»	9	1	»	3	13	14
Adriatica	»	»	»	»	»	»	»	4	2	1	7	7
Sicula	3	»	1	»	4	»	»	1	3	»	4	8
Totali	4	»	1	»	5	»	9	6	5	4	24	29

LAVORI SU LINEE CONCESE ALL'INDUSTRIA PRIVATA. — Insieme con il corrispettivo di riscatto, furono liquidate nel 1917-18 le somme dovute dalla società concessionaria della linea Milano-Vigevano per lavori eseguiti sulla linea medesima e si proseguirono le pratiche per la liquidazione del riscatto della linea Monza-Calolzio. In quanto ai lavori eseguiti sulle linee Torino-Pinerolo, Pinerolo-Torre Pellice e Cremona-Mantova, sono sempre in possesso dell'Ufficio speciale delle ferrovie, presso il Ministero dei lavori pubblici, gli elementi necessari per stabilire l'importo delle somme dovute dalle rispettive società concessionarie.

DISAVANZI DEGLI ISTITUTI DI PREVIDENZA DEL PERSONALE DELLE SOCIETÀ ADRIATICA, MEDITERRANEA E SICULA. — A seguito delle sen-

tenze 27 febbraio-26 marzo 1914 della corte di appello di Roma, che avevano ritenuto responsabili le tre società dei disavanzi, venne trattata anche la vertenza con la Mediterranea.

Mediante convenzione stipulata il 1° settembre 1917, ed approvata con decreto Luogotenenziale n. 1591 del 13 stesso mese, la Società Mediterranea, a liberazione totale del suo debito di L. 21.460.000,00 fra sorte ed interessi, cedeva e trasferiva allo Stato, e per esso al Ministero dei trasporti, le linee ferroviarie Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno e Varese-Porto Ceresio, rinunciando, a favore dello Stato medesimo, alle sovvenzioni chilometriche di tali linee contemplate nei relativi atti di concessione; e ciò con effetto dal 1° gennaio 1918. Dichiarava pure di obbligarsi a pagare, dal 1° gennaio 1918 fino al 31 dicembre 1966, la somma annua di L. 225.582,93; oltre l'altra somma di L. 7.382,31 corrispondente alle sovvenzioni dovute dagli enti locali per la ferrovia Roma-Albano-Nettuno; sovvenzioni che la società avrà diritto di riscuotere dagli enti stessi per proprio conto alle rispettive scadenze convenute.

E pertanto tutte le vertenze che esistevano con le tre Società per questo titolo sono state definite.

STUDI E COSTRUZIONI DI NUOVE LINEE.

Costruzioni per conto diretto dello Stato. — Durante l'anno 1917-18 l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato proseguì, a mezzo del Servizio Costruzioni, lo studio dei progetti e la direzione e sorveglianza dei lavori delle nuove ferrovie da costruire per conto diretto dello Stato (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728); ma i lavori non ebbero regolare sviluppo ed in molti casi furono sospesi perchè andarono sempre crescendo sia le difficoltà dei trasporti, sia la deficienza e il costo di materiali e mano d'opera.

Nell'allegato n. 13 sono indicate le somme autorizzate per legge, gli stanziamenti fatti, gli impegni presi e l'ammontare delle spese incontrate per dette linee dal 1° luglio 1915 a tutto il 30 giugno 1918.

Durante il 1917-18 l'andamento degli studi e dei lavori per ogni linea, o parte di essa, è stato il seguente:

LINEA CUNEO-VENTIMIGLIA (km. 56). — *Tratto Vievola-Confini francese* (chilometri 20.600) e *Tratto Ventimiglia-Confini sud-francese* (km. 16.400).

La parte non ancora aperta all'esercizio, cioè i tre ultimi lotti del 1° tratto ed i due ultimi lotti del 2° tratto, è ultimata, tranne l'armamento di cui i lavori sono rimandati sino all'ultimazione del tratto (di circa km. 19) tra il confine francese nord e quello sud, che viene costruito a cura del Governo francese.

Dei cinque lotti nei quali furono divisi i lavori della stazione di Cuneo, il primo ed una parte del terzo si stanno eseguendo in economia e sono avanzati rispettivamente del 14% e del 93% dell'importo approvato.

Per gli altri lotti continua la compilazione dei progetti esecutivi.

LINEA DIRETTISSIMA GENOVA-TORTONA (km. 52 circa a doppio binario). — Si continuò nella compilazione dei progetti esecutivi del tratto Genova-Arquata e dei raccordi di esso con le linee esistenti. La costruzione in economia del nuovo deposito locomotive e locomotori nella stazione di Genova-Brignole, e quella del raccordo Rivarolo-Bolzaneto Bratte, iniziata nell'anno precedente, prosegue lentamente per le difficoltà generali del momento.

Il tratto *Arquata-Tortona* (km. 25) fu aperto all'esercizio il 1° ottobre 1916. Si è compiuto il 1° gruppo di lavori per l'ampliamento della stazione di Tortona ed è ultimato il progetto dei lavori del 2° gruppo.

LINEA RONCO-ARQUATA (km. 8.700 a doppio binario). — Escluse la posa dell'armamento e la massicciata, rinviate a tempo opportuno, i lavori sono ultimati, ad eccezione di alcune opere di completamento da eseguirsi in economia dopo che ne furono esonerate le imprese. Le proposte relative sono in parte in corso di approvazione.

LINEA BOLOGNA-VERONA. — I lavori dell'ultimo tronco di questa linea, da Isola della Scala a Verona (km. 16.400), divisi in due lotti, sono eseguiti rispettivamente per l'85 per cento e il 78 per cento del progetto approvato. Anche per queste linee le imprese furono esonerate dall'eseguire alcuni lavori di completamento ai quali si provvederà a suo tempo in economia.

LINEA FOSSANO-MONDOVI'-CEVA (km. 38.200 a doppio binario). — *Tronco Fossano-Mondovi* (km. 16.570) 1° lotto: i lavori, eseguiti per il 62 %, sono sospesi dal novembre 1917 in dipendenza dello stato di guerra — 2° lotto: i lavori sono ultimati, meno qualche opera di completamento. Trovasi in corso di approvazione il progetto per l'ampliamento della stazione di Fossano.

Tronco Mondovi-Ceva (km. 21.622). — 1° lotto: ultimato ad eccezione dei fabbricati della Stazione di Mondovi — 2° lotto: ultimato — 3° lotto: eseguito per 75 centesimi — 4° lotto: iniziato in economia ed eseguito per 5 centesimi. I lavori sono sospesi dall'inverno 1918 a causa della guerra. L'armamento di tutti i lotti è tuttora da eseguire.

LINEA SPILIMBERGO-GEMONA (km. 31.600). — Per questa linea, già aperta all'esercizio fino dal novembre 1914, il Servizio Costruzioni doveva ancora provvedere a lavori di difesa dal Tagliamento presso lo sbocco del rio Costa, ma tali lavori, già in corso nell'ottobre 1917, rimasero sospesi per l'invasione nemica.

LINEA S. ARCANGELO-URBINO (km. 67). — 1° *Tronco S. Arcangelo-S. Leo* (km. 22.554). Ultimato eccetto la provvista e posa in opera dell'armamento, e l'ampliamento della stazione di S. Arcangelo, il quale è in corso di parziale esecuzione in economia, per l'importo di lire 562.000. Lavoro eseguito circa un decimo.

2° *Tronco S. Leo-Urbino* (km. 15.500). In corso di esecuzione in economia i lavori del 2° lotto, avanzamento 50 %. Ultimato il progetto del 1° lotto, in corso di compilazione i progetti degli altri lotti.

LINEA DIRETTISSIMA BOLOGNA-FIRENZE (km. 79 circa a doppio binario). — *Tronco Bologna-Pianoro* (km. 14.500 circa). Costruzione in economia, lavoro eseguito per 52 centesimi.

Tronco centrale Castiglione dei Pepoli-Vernio (km. 18.500), comprendente la grande galleria di valico dell'Appennino. Approvato in linea tecnica il progetto esecutivo.

Tronchi Pianoro-Vado, Vado-Castiglione de' Pepoli, Vernio-Prato. In corso di compilazione i progetti esecutivi. Si stanno intanto eseguendo in economia i piazzali delle stazioni di Vado e Rioveggio; i lavori al 30 giugno 1918 erano eseguiti per circa 13 centesimi. *Binari di servizio e filovia per trasporto di materiali*. Pressochè compiuta la piattaforma stradale dei due binari di servizio (lunghezza km. 47 circa), rispettivamente da Sasso a Castiglione dei Pepoli e da Prato a Vernio. L'avanzamento dei lavori è di 94 centesimi per il primo e 88 per il secondo. Eseguiti parimenti alcuni lavori preparatori all'impianto della filovia.

LINEA DIRETTISSIMA ROMA-NAPOLI (km. 214 circa a doppio binario). — *Tronco Roma-Fiume Amaseno* (km. 61 circa). Dei dieci lotti al 30 giugno 1918 erano ultimati, per quanto riguarda i lavori in appalto, quelli 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6° e 9°. Il 7° è eseguito per circa 51 centesimi; ma poi i lavori sono rimasti sospesi perchè l'impresa, dietro sua domanda, è stata prosciolta dal contratto. I lotti 8° e 10° sono eseguiti, rispettivamente per circa 87 centesimi e 83 centesimi: i lavori sono sospesi, avendo le rispettive imprese presentato domande, in corso di esame, per proscioglimento dal contratto.

Tronco Fiume Amaseno-Formia (km. 42.360). — Dei sette lotti, sei sono ultimati: 1°, 2°, 4°, 5°, 6° e 7°. I lavori del 3°, eseguiti per circa 60 centesimi, sono sospesi pel fallimento dell'impresa.

Tronco Formia-Minturno (km. 11.641). — Ultimato.

Tronco Minturno-Napoli (km. 75.735). — Undici lotti. I lavori del 4° e 5° lotto non sono ancora appaltati, in attesa di disposizioni ministeriali; quelli del 1° lotto, in economia, furono iniziati ma poi sospesi per difficoltà di mano d'opera e di materiali; i lavori appaltati dei lotti 2° e 3° sono ultimati; del 6°, 7° e 8° lotto sono eseguiti rispettivamente 70, 82 e 80 centesimi; i lavori appaltati del primo gruppo per ciascuno dei lotti 9° e 10° sono ultimati. I lavori del 2° gruppo del 10° lotto e quelli del lotto 11° si eseguono in economia e il loro avanzamento è rispettivamente di un quinto e di un decimo; comprendono l'allargamento a completa sezione e il rivestimento della galleria urbana di Napoli, di cui la parte sinora eseguita è quella più urgente per assicurare la stabilità dei caseggiati laterali e soprastanti alla galleria. Già ultimati i progetti dei fabbricati delle stazioni di Fuorigrotta e Chiaia a Napoli, per i quali si costituirono separati gruppi di lavori. Sono compiuti lavori del tronco speciale che comprende i ponti a fondazioni pneumatiche e travate metalliche per l'attraversamento dei fiumi Volturno e Garigliano.

LINEE DELLA BASILICATA E DELLA CALABRIA. — Queste linee, per la legge 21 luglio 1910, n. 580, furono concesse in costruzione ed esercizio alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, ad eccezione delle seguenti per le quali gli studi ed i lavori continuarono ad essere ese-

guiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato: 1° *Linea Altamura-Matera* (km. 25.134 a scartamento ridotto). Fu effettuata la consegna alla predetta società il 19 aprile 1914. — 2° *Linea Spezzano-Castrovillari*. Per effetto della legge precitata, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, abbandonati gli studi del primo tratto da Lagonegro a Castrovillari, continuò a dirigere l'esecuzione dei lavori del tronco compreso fra le stazioni di Spezzano e di Castrovillari (km. 22.863 a scartamento ridotto). Ultimati i lavori, la consegna del tronco alla società predetta fu effettuata il 10 luglio 1915. — 3° *Linea Pietrafitta-Rogliano* (km. 13.800 a scartamento ridotto) ultimata e consegnata alla società esercente che l'ha aperta all'esercizio il 9 ottobre 1916. — 4° *Linea Paola-Cosenza* (km. 35 in parte a dentiera). Aperta all'esercizio il 2 agosto 1915 con deviazione provvisoria in corrispondenza del viadotto sul vallone S. Giovanni, danneggiato da un movimento franoso avvenuto nel novembre 1914. Si deve provvedere per il consolidamento e la sistemazione dell'opera; il progetto relativo è stato approvato in linea tecnica: si stanno eseguendo alcuni lavori preliminari per la sistemazione del vallone.

RETE COMPLEMENTARE DELLA SICILIA. — *Linea Castelvetro-San Carlo-Bivio Sciacca* (km. 98,395 circa). Sono da tempo aperti all'esercizio i tre primi tronchi: Castelvetro-Partanna-S. Ninfa-Gibellina. Dei quattro tronchi successivi (Gibellina-Belice-Sambuca, Sambuca-Giuliana e Giuliana-S. Carlo) è continuata la costruzione in economia, e su essi si è raggiunto un avanzamento di lavori di, rispettivamente, circa il 30, 26, 42 e 36 centesimi. È in corso di studio, su richiesta del Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima del tronco Burgio-Ribera per vedere se sia conveniente sostituirlo al tronco Burgio-S. Anna-B. Sciacca. Per il tronco S. Margherita-Menfi il Ministero dei lavori pubblici ha ritenuto ammissibile in linea tecnica il progetto di massima, ma prima di deliberare in via definitiva ha richiesto la dimostrazione della pubblica utilità del nuovo tronco ed intanto ha dato l'incarico di modificare il tracciato proposto in modo da avvicinarlo al Comune di Montevago; tale variante è in corso di studio.

Linea Sciacca-Ribera-Bivio Greci-Porto Empedocle (km. 74 circa). — I lavori del secondo lotto del tronco Sciacca-Bivio Sciacca erano eseguiti per circa l'88 %. Il tronco Bivio Sciacca-Ribera è ultimato, per ciò che riguarda i lavori di appalto; ma non può essere aperto all'esercizio, mancando l'armamento. Tutti gli altri tronchi da Ribera sino a Porto Empedocle sono da tempo in esercizio.

Linea Porto Empedocle-Girgenti (km. 14 circa). — È in corso di studio il progetto definitivo.

Linea Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci (km. 66.849). — Aperti da tempo all'esercizio i tronchi da Lercara a Bivio Filaga. Ultimati i lavori dei tronchi da Bivio Filaga a Bivio Greci, ad eccezione dell'armamento.

Linea Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano (km. 13.666). — Il giorno 16 marzo 1918 venne aperto all'esercizio il tronco da Bivio Filaga a Prizzi di km. 4,718; sono ultimati i lavori del tronco successivo Prizzi-Palazzo Adriano ad eccezione dell'armamento.

Linea Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina (km. 35,321). — Sono da tempo in esercizio i due primi tronchi Assoro-Valguarnera-Grottacalda. Per il tronco Grottacalda-Piazza Armerina, sono in corso pratiche col Ministero dei lavori pubblici per la risoluzione del contratto con l'impresa appaltatrice.

Linea Belia-Aidone (km. 7). — È in corso di studio il progetto di esecuzione.

Linea Assoro-Leonforte (km. 12.720). — Il giorno 8 marzo 1918 venne aperto all'esercizio il tronco Assoro-Cavalcatore di km. 5.945.

Pel rimanente i lavori sono ultimati (ad eccezione dell'armamento) sino ad un chilometro dalla stazione di Leonforte, di cui occorre definire l'ubicazione

LINEE DEL VENETO. — Esecuzione in economia, sospesa per gli avvenimenti di guerra. Ne diamo lo stato di avanzamento all'atto dell'invasione nemica dell'ottobre-novembre 1917.

Montebelluna-Susegana (km. 18) e suo raccordo con la linea in esercizio Castelfranco-Montebelluna (a doppio binario): si trova aperta all'esercizio per soli treni militari e per altri trasporti a carro completo. Si stava provvedendo per i lavori di completamento (fabbricati delle linee e delle stazioni coi relativi piazzali), approvati con decreto ministeriale 9 aprile 1917.

Udine-Maiano (km. 28). — Al 30 ottobre 1918 si trovavano eseguiti per 85 centesimi lavori autorizzati, e cioè: espropriazioni, movimenti di terra, opere d'arte minori, deviazione di strade e corsi di acqua e opere di difesa.

Sacile-Pinzano (km. 53). — Eseguiti per 90 centesimi i lavori approvati, cioè: espropriazioni movimenti di terra ed opere d'arte minori.

Vittorio-Ponte nelle Alpi (km. 29). — Eseguiti per 80 % i lavori approvati, cioè: espropriazioni, movimenti di terra ed opere d'arte minori dei due soli tratti estremi Vittorio-Ponte

sul Meschio e Cadola-Ponte nelle Alpi. Per questa ferrovia fu redatto il progetto esecutivo di una variante fondamentale al tracciato, che interessa circa 20 km. di linea ed è tuttora in corso di esame.

Espropriazioni. — Durante il 1917-18 si portarono a compimento quasi tutte le procedure per le espropriazioni preliminari; ma rimasero sospese quelle relative alle linee dell'alto Veneto, in conseguenza dell'invasione nemica. Progredirono le liquidazioni delle espropriazioni, segnatamente per le linee della Sicilia e della Calabria, e le consegne agli enti interessati delle strade deviate e dei piazzali esterni delle stazioni. Complessivamente su 13.668 ditte espropriande, si hanno le espropriazioni preliminari complete per 11.520 ditte e le liquidazioni per 3.854 ditte.

L'importo complessivo delle spese sostenute durante il 1917-18, tanto per le nuove espropriazioni quanto per la liquidazione di quelle convenute negli anni precedenti, ammonta a L. 1.276.844,54, che, aggiunte alla somma di L. 22.467.835,46 spese a tutto il 30 giugno 1917, dà L. 23.744.680,00 come spesa totale di espropriazione sostenuta per le nuove linee del Continente e della Sicilia dall'inizio dei lavori al 30 giugno 1918.

Furono trattate 152 cause, delle quali 141 iniziate prima del 1° luglio 1917; ne furono transatte o definite 23 e ne restano perciò 129 in corso al 30 giugno 1918.

Studi di nuove linee. — Durante l'esercizio 1917-18, oltre gli studi di cui si è fatto parola nei cenni sulle linee in costruzione, sono continuati quelli delle seguenti linee e tronchi di linea:

Circonvallazione di Roma. — Compilato e presentato all'approvazione ministeriale il progetto di massima con le varianti richieste dal Municipio di Roma. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato su detto progetto parere favorevole.

Aulla-Lucca. — Tronchi da Castelnuovo Garfagnana a Monzone. — Progetti esecutivi.

Complementari della Sicilia. — Porto Empedocle-Girgenti. — Progetti esecutivi: Ribera-Burgio. Progetto di massima.

Linea da S. Severo al Lago di Varano, per conto del Ministero della marina. — Iniziati e pressochè ultimati i progetti di massima dei due tronchi S. Severo-S. Nicandro e S. Nicandro-Capojale.

Sorveglianza della costruzione di linee concesse alla industria privata.
— LINEA FORNOVO-BORGO S. DONNINO, già in esercizio col primo binario: rimane da provvedere all'armamento ed al secondo strato di massicciata del 2° binario.

Vertenze con le imprese. — Le vertenze, in parte composte in via amministrativa e in parte deferite ai collegi arbitrali, andarono aumentando di numero e di entità, a misura che si ultimavano i tronchi appaltati o si rendeva necessario di sospendere i lavori non indifferenti, in dipendenza dello stato di guerra.

Nel decorso triennio l'aumento delle vertenze fu anche determinato dalle domande di risarcimento di danni dipendenti dalla guerra, per la risoluzione delle quali venne seguita la procedura speciale prescritta col decreto Luogotenenziale n. 1391 del 13 ottobre 1916.

In tutto l'anno 1917-1918 furono definite 10 vertenze in relazione a un importo netto liquidato per lavori di L. 14.935.391,59. Vennero accordati compensi: in sede amministrativa per L. 536.232,00 contro una richiesta complessiva di L. 3.077.157,61; dai collegi arbitrali per L. 373.327,38 contro una richiesta di L. 4.222.675,18.

FERROVIE LIBICHE.

Alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie in Tripolitania e Cirenaica provvede la Direzione generale delle ferrovie dello Stato *per conto del Ministero delle colonie*, in base alle disposizioni del R. decreto 9 marzo 1913, n. 314. Le spese per la costruzione sono a carico del Ministero: i prodotti e le spese dell'esercizio sono oggetto di uno speciale bilancio che fa parte del bilancio del Ministero stesso. Quantunque questa gestione non sia compresa nel bilancio dell'azienda ferroviaria, si stima opportuno, come negli scorsi anni, inserire il presente capitolo che riassume la relazione presentata al Ministero delle Colonie.

Tripolitania. — Al 30 giugno 1918 le condizioni politiche della Colonia non erano ancora mutate e quindi la rete in esercizio era quella rimasta nel luglio 1915.

La lunghezza delle linee esercitate, Tripoli-Gargaresch, Tripoli-Ain Zara, Tripoli-Tagiura e Tripoli-Porto, rimase complessivamente di km. 42.6.

I risultati finanziari dell'esercizio 1917-18 si riassumono in una passività di lire 378.962,49 a carico del Ministero delle colonie.

Entrate:

Prodotti del traffico:	
a) Viaggiatori	L. 83.534,25
b) Bagagli	" 14.189,20
c) Merci	" 215.255,22
	L. 312.978,67
Introiti diversi dell'esercizio	L. 97.588,13
Introiti per rimborsi di spesa	" 10.649,61
	Totale entrate . . . L. 421.216,41

Spese:

Spese ordinarie:	
Ufficio dirigenza	L. 131.837,42
Servizio movimento	" 54.138,08
Servizio trazione e veicoli	" 238.845,93
Servizio lavori	" 64.400,08
Spese generali	" 75.957,39
	Sommano . . . L. 565.178,90
Spese complementari:	
Per prevenire e riparare danni di forza maggiore	L. 5.000,—
Rinnovamento armamento	" 30.000,—
Rinnovamento traverse	" 150.000,—
Rinnovamento rotabili	" 50.000,—
	Sommano . . . L. 235.000,—
	Totale spese . . . L. 800.178,90

Come già nello scorso anno, essendo immutate le condizioni dell'esercizio, furono causa della passività il maggior costo del combustibile, l'onere della officina inadeguato allo sviluppo della rete rimasta in esercizio, i fondi per rinnovamento del materiale di armamento e rotabile e per manutenzione straordinaria delle linee. In particolare si dovettero riparare i gravi danni prodotti in vari punti dalla straordinaria piena dell'*uadi* Megienin. Si ebbe bensì l'aumento dei prodotti del traffico di circa il 2%, ma una diminuzione sensibile si verificò negli introiti estranei al traffico per la minor quantità di carbone ceduto a terzi ai prezzi correnti anziché a quello di carico a magazzino; e quindi l'utile, che nell'esercizio precedente era stato di lire 147.742,86, discese nell'esercizio 1917-18 di lire 97.588,13.

Il movimento medio dei viaggiatori fu di 765 al giorno (contro 681 nel 1916-17, 836 nel 1915-16, 760 nel 1914-15 e 735 nel 1913-14) di cui 406 a tariffa ordinaria di andata e ritorno (contro 283 nel 1916-17, 194 nel 1915-16, 576 nel 1914-15 e 568 nel 1913-14) e i rimanenti a tariffa militare. Il maggior movimento è dovuto sia agli operai delle cave di Fornaci e di Gargaresh, sia alla cessazione delle misure restrittive di polizia che nell'esercizio precedente avevano limitato la circolazione.

Il movimento complessivo delle merci e bagagli fu di tonn. 132.925 (contro 142.296 nel 1916-17, 226.929 nel 1915-16, 157.057 nel 1914-15, 122.555 nel 1913-14) di cui 116.976 a tariffa ordinaria (contro 93.232 nel 1916-17, 110.331 nel 1915-16, 139.401 nel 1914-15, 91.190 nel 1913-14) e le rimanenti a tariffa militare. Si sono effettuati 3460 treni con una media di tonn. 38,4 di merci e bagagli per treno in confronto di tonn. 36,5; 42,3; 35,5; 23,4 degli anni precedenti.

Durante l'esercizio 1917-18 nessuna modificazione si verificò nella consistenza del materiale rotabile in Tripolitania; e perciò al 30 giugno 1918 la consistenza era ancora la seguente:

- Locomotive n. 17;
- Carrozze n. 17;
- Carri, di cui 34 serbatoi, n. 246;
- Carri-gru a vapore n. 1;
- Camions n. 6;
- Locomobili n. 2;
- Quadricicli a pedale n. 1.

L'officina di Tripoli, oltre alla manutenzione corrente, eseguiva una grande e due medie riparazioni di locomotive e 96 (medie e grandi) di veicoli (carri e carrozze) ed iniziava la grande riparazione di altre due locomotive. Inoltre eseguiva diversi lavori per conto di terzi: per la Marina la riparazione alla R. nave *Campania*, all'incrociatore ausiliario *P. Maurizio* e a due incrociatori della Capitaneria; per il Genio militare le grandi e medie riparazioni di quattro locomotive della ferrovia Decauville da 0,75 di circonvallazione della città di Tripoli.

In stazione di Tripoli Centrale venivano completati il nuovo piazzale, i fabbricati, il piano caricatore e la posa dei binari: mancano ancora la copertura metallica sui fabbricati per l'officina e per il magazzino approvvigionamenti. La nuova stazione fu attivata nel novembre 1917.

Col personale addetto alla manutenzione delle linee si provvede anche alle piantagioni sia per la difesa e il consolidamento della sede stradale, sia per l'impianto di boschi per la produzione di legname da lavoro e da ardere, sperimentando varie essenze. Furono impiantati vivai di eucaliptus, di acacia, di pioppo e fatte anche coltivazioni di piante industriali come cotone e ricino, le quali tutte promettono di dare ottimi risultati.

Il personale addetto all'esercizio al 30 giugno 1918 era di 116 agenti, dei quali 19 di ruolo e 97 avventizi.

Il capitale investito negli impianti e mezzi di esercizio delle linee della Tripolitania, comprese quelle abbandonate nel 1915, era al 30 giugno 1918 di lire 17.082.811,61. Questa cifra presenta una diminuzione rispetto a quella dell'esercizio precedente per versamenti fatti a magazzino di materiali già addebitati alle costruzioni e non impiegati, o ritirati in seguito alla sospensione dei lavori per le nuove linee.

Cirenaica. — Nell'anno 1917-18 non si costruirono nuovi tronchi e quindi le linee in esercizio in Cirenaica misuravano ancora al 30 giugno 1918 km. 32,845, compreso il binario al porto di Bengasi.

I risultati finanziari dell'esercizio risultarono ancora passivi per una somma di lire 91.866 a carico del Ministero delle colonie.

La forte differenza rispetto all'esercizio precedente 1916-17 è dovuta al fatto che la diminuzione negli introiti, dovuta specialmente a limitate vendite di carbone, non fu compensata dal lieve aumento del movimento dei viaggiatori: i prodotti dei bagagli e delle merci rimasero quasi stazionari.

Entrate:

Prodotti del traffico:			
Viaggiatori	L.	42.924,40	
Bagagli	"	5.033,30	
Merci	"	58.663,45	L. 106.021,15
Introiti diversi	"		116.299,—
Rimborsi di spesa	"		33.344,72
			Totale entrate . . . L. 255.664,87

Spese:

Spese ordinarie:			
Ufficio dirigenza	L.	54.513,46	
Movimento	"	27.142,49	
Trazione e veicoli	"	138.011,23	
Lavori	"	38.466,75	
Spese generali	"	29.396,94	
			Totale . . . L. 287.530,87
<i>Spese complementari:</i>			
Rinnovamento armamento	L.	9.000,—	
Rinnovamento traverse	"	32.000,—	
Rinnovamento rotabili	"	19.000,—	L. 60.000,—
			Totale spese . . . L. 347.530,87

Come negli anni precedenti, influirono sulla passività la mancanza di rapporti commerciali con l'interno causata dalle malattie e dalla carestia della regione bengasina e dalle difficoltà di poter rifornire le popolazioni interne con vettovaglie di importazione dall'Italia.

Il *movimento medio dei viaggiatori* fu di 180 al giorno (contro 131 nel 1916-17, 216 nel 1915-16 e 124 nel 1914-15) di cui 145 a tariffa ordinaria (contro 98, 150 e 71 negli anni precedenti) e i rimanenti a tariffa militare.

Il *movimento complessivo delle merci e dei bagagli* fu di tonn. 27.498 (contro 31.138 nel 1916-17, 61.427 nel 1915-16 e 16.747 nel 1914-15), di cui 14.434 a tariffa ordinaria (contro 12.349, 28.922 e 5.066 negli anni innanzi) e le rimanenti a tariffa militare. Nel 1917-18 si verificò, accanto a una forte diminuzione nel traffico militare, un sensibile aumento in quello a tariffa ordinaria; e ciò lascia sperare che, riattivati i commerci con l'interno, il traffico riprenda quell'attività che non può mancare in una regione fertile e produttiva, ma finora non fornita di comunicazioni sufficienti.

La consistenza effettiva del materiale rotabile per la Cirenaica al 30 giugno 1918 era:

- Locomotive n. 10;
- Carrozze n. 16;
- Carri, di cui 15 serbatoi, n. 124;
- Camions n. 2;
- Carri gru a vapore n. 1;
- Locomobili n. 3.

Detto materiale può essere sufficiente per 100 chilometri, cioè fino a che la linea arriverà a Merg, salvo ad aumentare il numero dei carri se il traffico si intensificherà in taluni periodi in misura da fare utilizzare tutta la prestazione delle locomotive.

Nel 1917-18 l'officina funzionò regolarmente provvedendo alle riparazioni grandi e medie a due locomotive e alla manutenzione corrente di quelle in servizio, alla riparazione di carrozze e carri, all'impianto e manutenzione di meccanismi per il servizio d'acqua a Bengasi e Lete, di linee telefoniche, di illuminazione elettrica. Ed esplicò anche la sua attività eseguendo lavori per conto dell'Amministrazione delle opere pubbliche, del Genio militare, dell'Ufficio agrario e di privati, riparando motori e pompe, compressori stradali, locomotive Decauville, parti di piroscafi, ecc.

Non furono eseguite nuove costruzioni durante l'esercizio; però essendo migliorate le condizioni politiche della regione, riuscì di fare ricognizioni oltre Regema e gli studi del tronco Regema-El Abiar di km. 30. Lungo la linea esercitata vennero eseguiti lavori di completamento e sistemazione; si continuò l'allargamento della piattaforma stradale da m. 4 a m. 5 e si eseguì la piantagione di diverse piante per difesa e consolidamento della sede stradale e per formazione di boschi con essenze atte a dare legnami da lavoro e da ardere. Come in Tripolitania, si sono costituiti vivai di eucaliptus e si sono piantati a dimora eucaliptus, robinie, acacie, pini, pioppi e gelsi; e si è anche

provveduto alla coltivazione di ricino a scopo industriale, perchè detta pianta originaria dell'Africa ben vegeta in colonia e può dare abbondanti semi per olio lubrificante.

Furono completati tutti i fabbricati della stazione di Bengasi; il fabbricato viaggiatori e quello per cessi a Lete, il fabbricato cessi a El Benia e si iniziò la costruzione di un fonduco a Regima. A Lete venne impiantato un rifornitore in cemento armato ed un depuratore con una seconda gru idraulica; a El Benia furono completati i due pozzi trivellati con buoni risultati; a Regima invece il pozzo trivellato venne sospeso a 160 metri senza trovar acqua. Ad El Abiar si completò la costruzione di un pozzo comune, il quale dà buona ed abbondante acqua.

Il *personale* addetto all'esercizio era al 30 giugno 1918 di 78 agenti, dei quali 10 di ruolo e gli altri avventizi (32 italiani e 36 indigeni).

Il *capitale investito* negli impianti e mezzi di esercizio al 30 giugno 1918 era di lire 7.369.239,55; con un aumento di lire 238.788,35 rispetto all'anno precedente.

ALLEGATI

(Per l'elenco completo degli allegati, vedi indice generale a pag. 7).

ALLEGATO N. 1

BILANCIO GENERALE

AL 30 GIUGNO 1918

ATTIVO.

Linee e mezzi d'esercizio.

Linee	L.	5.881.221.735, 29	
Materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio	"	1.576.442.224, 11	
Fondo di dotazione di magazzino	"	139.592.678, 89	

7.597.256.638, 29

Integrazione deficiente manutenzione	L.		19.141.151, 77
Spese straordinarie, di primo impianto e avviamento (comprese le perdite di emissione dei titoli ferroviari emessi dopo il 1° luglio 1905)	"		81.587.178, 84
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	"		2.819.696, "
Id. di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	"		700.884, 69

L. 7.701.505.549, 59

Case per i ferrovieri.

Spese per acquisto e costruzione di case	L.		27.208.392, 26
--	----	--	----------------

Gestioni speciali.

Fondo pensioni	L.	543.866.064, 54	
Id. lasciti	"	160.114, 80	
Id. garanzia per cessioni stipendi e salari	"	2.688.404, 65	
Id. mutui al personale	"	19.000.000, "	
Id. Opera di previdenza	"	19.601.610, 50	
Depositi di terzi	"	351.329, 34	
Fondo di riserva della gestione case per i ferrovieri per esenzione temporanea d'imposta	L.	534.332, 72	
Deficit della gestione case per i ferrovieri degli esercizi 1915-16, 1916-17 e 1917-18	"	138.032, 33	

396.300, 39

586.063.824, 22

Casse e Banche.

Fondo nelle casse	L.	57.581.481, 35	
Id. di scorta	"	1.178.634, 11	
Id. presso Tesoreria	"	145.511.215, 67	

204.271.331, 13

Debitori.

Operazioni in corso	L.	44.718.361, 94	
Debitori diversi	"	30.845.058, 61	
Residui attivi (a)	"	1.347.814.520, 76	
Tesoro - Fondi di riserva depositati (spese impreviste e rinnovamento galleggianti)	"	36.037.282, 87	

1.459.415.224, 18

Liquidazione generale.

Tesoro.

Oneri di spettanza del tesoro:

Penalità restituite per conto del tesoro	L.	735.845, 10	
Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto del 1915	"	989, 52	
Contributo Consorzio zolfifero	"	407.613, 13	
Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi d'interesse generale	"	11.804.282, 43	
Insufficienza delle entrate della navigazione colle isole	"	3.248.114, 69	
Id. delle entrate delle ferrovie secondarie sicule	"	2.700.955, 92	
Id. id. della ferrovia Palermo-Corleone	"	62.028, 27	

18.959.829, 06

Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale	L.	751.696, "	
Quota di concorso dell'esercizio nelle spese inerenti all'elettrificazione delle linee	"	1.000.000, "	
Interessi ed ammortamento dei capitali forniti dal tesoro (L. 2.164.053.099, 78) per le liquidazioni delle cessate Amministrazioni, per aumenti patrimoniali dopo il 1° luglio 1905 e per colmare il disavanzo 1914-15	"	98.356.315, 27	

119.067.840, 33

Totale generale . . . L. 10.097.532.161, 71

(a) I residui attivi ammontano a lire 1.357.834.988, 18; la differenza di lire 10.020.467, 42 riguarda il fondo di riserva ordinario, portato in bilancio al netto del prelevamento.

30 giugno 1918.

PASSIVO.

Capitale.

Enti patrimoniali (linee) avuti in consegna	L.			5.025,580.999, »
		Con sovvenzione del Tesoro	Con ricavi, compensi, rimborsi e altri mezzi dell'esercizio	
Enti patrimoniali acquistati dalle cessate Società (comprese le linee di accesso al Sempione)	L.	493.221.188,79	»	493.221.188,79
Aumenti patrimoniali effettuati durante l'esercizio di Stato »		1.573.994.717,69	115.268.323,06	1.689.263.040,75
Spese straordinarie e di primo impianto, comprese le per- dite (L. 35.197.907,94) avutesi per la emissione dei titoli ferroviari emessi dopo il 1° luglio 1905.	»	75.945.316,87	5.641.861,97	81.587.178,84
	L.	<u>2.143.161.223,35</u>	<u>120.910.185,03</u>	
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	L.			2.819.696, »
Id. di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri.	»			700.884,69
				<u>7.293.172.988,07</u>

CAPITALE INVESTITO NELL'AZIENDA FERROVIARIA L.

Differenza fra il valore inventariale e il capitale investito nell'acquisto
del materiale rotabile e di esercizio.

Deprezzamento del materiale rotabile consegnato dalle Società	L.	216.312.000, »
Materiale rotabile rimpiazzato da demolire.	»	99.769.438, 31
Materiale rotabile passato alle Ferrovie dello Stato col riscatto delle rispettive linee	»	52.341.034, 81
Materiale d'esercizio id. id.	»	6.739.943, 30
Deprezzamento del materiale d'esercizio consegnato dalle Società.	»	8.200.000, »
Materiale rotabile e di esercizio compreso in inventario rimasto da pagare.	»	11.590.000, »
Differenze varie riguardanti il materiale rotabile e d'esercizio	»	13.380.145, 10
		<u>7.701.505.549,59</u>

Capitale (Case per i ferrovieri).

Mutui del fondo pensioni da ammortizzare.	L.	25.299.115,31
Id. id. ammortizzati	»	700.884,69
Somme anticipate dall'Amministrazione.	»	1.208.392,26
		<u>27.208.392,26</u>

Gestioni speciali L. 586.063.824,22

Fondi di riserva.

Riserva ordinaria.	L.	19.979.532,58
Fondo rinnovamento degli armamenti	»	29.359.622,16
Id. id. dei galleggianti	»	6.037.282,87
Id. di riserva per i rischi di mare	»	31.574.811, »
Id. id. per le spese complementari delle ferrovie secondarie sicule	»	201.644,92
Id. id. per oscillazioni nei prezzi del combustibile	»	101.018.302,52
Id. di assicurazione per i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino	»	10.371.011,11
		<u>198.542.207,16</u>

Creditori.

Operazioni in corso.	L.	155.014.170,43
Creditori diversi	»	2.183.741,51
Residui passivi (b)	»	1.307.942.194,22
		<u>1.465.140.106,16</u>

Liquidazione generale.

Tesoro.

Oneri di spettanza del tesoro	L.	18.959.829,06
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale	»	751.696, »
Quota di concorso dell'esercizio nelle spese inerenti all'elettrificazione delle linee	»	1.000.000, »
Annualità versata al Tesoro per interessi ed ammortamento di capitali (come di contro)	»	98.356.315,27
Avanzo della gestione.	»	4.241,99
		<u>119.072.082,32</u>

Totale generale . . . L. 10.097.532.161,71

(b) I residui passivi sono effettivamente di lire 1.337.503.461,30; la differenza di lire 29.561.267,08 è stata assegnata per lire 29.359.622,16 al fondo « Rinnovamento degli armamenti », per lire 201.644,92 al fondo di riserva per le spese complementari delle « Ferrovie Secondarie Sicule ».

Attività — Linee e mezzi di esercizio.

Linee esercitate dalle cessate Società.

Reti Mediterranea, Meridionali, Adriatica e Sicula	L.	4.649.830.884, »	
Linee Società Veneta	»	12.800.000, »	
Sicula occidentale	»	42.410.000, »	
		<u>4.705.040.884, »</u>	
Linee aggregate (scartamento normale) (a)	L.	266.624.510, »	
Linee aggregate (scartamento ridotto) (b)	»	53.915.605, »	
		<u>320.540.115, »</u>	
Linee di accesso al Sempione	L.	45.725.000, »	
Lavori pagati alle Società	»	44.412.000, »	
Lavori complementari alle linee in esercizio	»	765.503.736, 29	
		<u>L. 5.881.221.735, 29</u>	
Materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio:			
Rotabile	L.	1.447.260.682, 48	
Galleggiante	»	27.693.703, 78	
D'esercizio	»	101.487.837, 85	
		<u>1.576.442.224, 11</u>	
Fondo di dotazione di magazzino	»	139.592.678, 89	
Integrazione deficiente manutenzione	»	19.141.151, 77	
Spese straordinarie di primo impianto e avviamento	»	81.587.178, 84	
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	»	2.819.696, »	
Ammortamento spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	»	700.884, 69	
		<u>Totale L. 7.701.505.549, 59</u>	

(a) Aumenta lire 8.654.727 per effetto del riscatto delle linee; Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione; Roma-Albano-Anzio-Nettuno e Varese-Porto-Ceresio

(b) Linee a scartamento ridotto aderte all'esercizio nel 1917-18: Assoro-Cavalcatore, lire 1.010.000; Bivio-Filaga-Prizzi, lire 1.630.000.

« Linee e mezzi di esercizio » e « Capitale »

Passività. — Capitale.**Enti patrimoniali (linee) di proprietà dello Stato avute in consegna.**

Linee esercitate dalle cessate Società	L.	4.705.040.884, »	
Linee aggregate:			
a scartamento normale	»	266.624,510, »	
id. ridotto.	»	53.915.605, »	
			L. 5.025.580.999, »

Enti patrimoniali acquistati dalle cessate Società.

	Con sovvenzioni del Tesoro	Col ricavi, compensi e rimborsi e con mezzi diversi del l'esercizio	
Linee di accesso al Sempione	L. 45.725.000, »	»	
Lavori eseguiti dalla Società	» 44.412.000, »	»	
Materiale rotabile e d'esercizio, scorte di magazzino e com- pensi vari	» 403.084.188,79	»	
	L. 493.221.188,79	L. »	L. 493.221.188,79

Aumenti patrimoniali effettuati durante l'esercizio di Stato.

Lavori di completamento alle linee	L. 683.128.036,45	L. 82.375.699,84	
Materiale rotabile	» 721.075.219,43	» 22.725.265,41	
Aumento di dotazione magazzino	» 76.223.143,34	» »	
Integrazione e deficiente manutenzione	» 16.724.650,91	» 2.416.500,86	
Materiale galleggiante	» 26.451.083,68	» 57.987,73	
Id. d'esercizio.	» 50.392.583,88	» 7.692.869,22	
	L. 1.573.994.717,69	L. 115.268.323,06	L. 1.689.263.040,75

Spese straordinarie e di primo impianto.

Primo impianto	L. 2.514.226,90	L. 1.713.539,42	
Noleggi	» 17.752.575,96	» »	
Terremoto 1908.	» 20.480.582,47	» 3.928.322,55	
Perdite avute per la emissione dei titoli ferroviari.	» 35.197.931,54	» »	
	L. 75.945.316,87	L. 5.641.861,97	L. 81.587.178,84

Rimborso di spesa sostenuta da terzi per impianti di carattere patrimoniale.	»	2.819.696, »	
Ammortamento spese sostenute per acquisto e costruzione case per i ferrovieri	»	700.884,69	
Capitale investito nell'azienda ferroviaria	L.	7.293.172.988,07	

Differenza fra il valore inventariale e il capitale investito nell'acquisto del materiale rotabile e di esercizio.

Ammortamento del materiale rotabile consegnato dalle Società	L.	216.312.000, »	
Materiale rotabile rimpiazzato da demolire	»	99.769.438,31	
Id. id. passato alle Ferrovie dello Stato col riscatto delle rispettive linee (c)	»	52.341.034,81	
Id. d'esercizio id. id. id. id. id. (d)	»	6.739.943,30	
Deprezzamento del materiale d'esercizio consegnato dalle Società	»	8.200.000, »	
Materiale rotabile e di esercizio compreso in inventario rimasto da pagare.	»	11.590.000, »	
Migliorie a carico della parte ordinaria del bilancio e differenze varie	»	13.380.145,10	
	Totale . . . L.	<u>7701.505.549,59</u>	

(c) Aumenta di lire 3.156.828,27 per effetto del riscatto delle linee controciutate.

(d) Aumenta di lire 239.943,30

BILANCIO 1917-18

Entrate e spese d'esercizio ordinarie, complementari ed accessorie

(al NETTO)

ENTRATA			
<i>a</i>	<i>Prodotti del traffico:</i>		
	Rete principale (1)	1.260.708.387,76	
	Ferrovie secondarie sicule (2)	1.172.059,60	
	Stretto di Messina (3)	1.367.000,36	
	Navigazione con le isole (4)	1.674.087,45	
			1.264.921.535,17
<i>b</i>	<i>Introiti fuori traffico (5):</i>		
	<i>Introiti indiretti:</i>		
	ferroviari	45.270.389,93	
	dell'esercizio navigazione con le isole	43.481,69	
	dei servizi di navigazione libera	42.570.813,83	
<i>c</i>	Introiti a rimborso di spesa (6)	43.916.404,68	
			131.801.090,13
<i>d</i>	Entrate eventuali (7)		29.590.159,25
		Entrate . . .	1.426.312.784,55

ordinarie, complementari, accessorie (al netto).

SPESA			
a	Spese ordinarie:		
	Direzione generale:		
	personale (8)	10.731.737, 16	
	diverse (9)	583.017, 13	
	Approvvigionamenti:		11.314.754, 29
	personale (10)	12.228.122, 66	
	diverse (11)	2.691.221, 90	
	Movimento:		14.919.344, 56
	personale (12)	179.455.801, 80	
	diverse (13)	29.080.550, 33	
	Commerciale:		208.536.352, 13
	personale (14)	7.066.269, 58	
	diverse (15)	325.522, 36	
	Trazione:		8.291.791, 94
	personale (16)	75.527.826, 15	
	diverse (17)	684.173.213, 27	
	Veicoli:		759.701.039, 42
	personale (18)	9.816.297, 30	
	diverse (19)	39.467.587, 59	
	Lavori:		49.283.884, 89
	personale (20)	86.826.952, 10	
	diverse (21)	12.971.530, 61	
	Ferrovie secondarie sicule:		99.798.482, 71
	personale (22)	1.375.960, 11	
	diverse (23)	2.123.292, 20	
	Navigazione con le isole:		3.499.252, 31
	personale (24)	1.126.112, 17	
	diverse (25)	4.592.761, 39	
	Navigazione libera (26)		5.718.873, 56
	Stretto di Messina:		31.666.264, 67
	personale (27)	743.694, 39	
	diverse (28)	5.570.110, 66	
	Spese generali (29)		74.846.973, 21
	Servizi secondari (30)		312.671, 77
			1.274.203.490, 51
b	Spese complementari (31):		
	Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore.		6.119.582, 21
	Rinnovamento del materiale rotabile		30.050.000, »
	Spese complementari ferrovie secondarie sicule.		14.000, »
	Rinnovamento dei piroscafi.		660.000, »
			36.843.582, 21
c	Spese accessorie (32):		
	Interessi ed ammortamento sulle somme dovute al Tesoro	99.587.704, 70	
	Interessi ed ammortamento sulle somme dovute a terzi	751.696, »	
	Elettrificazione linee	1.000.000, »	
	Concorso al Consorzio zolfifero siciliano.	407.613, 13	
	Concorso alle spese della Corte dei conti	120.000, »	
	Noleggio di materiale rotabile	853.338, 96	
	Trasporti gratuiti pel terremoto 1915	989, 52	
	Contributo per riduzione di tariffe	11.804.282, 43	
	Restituzione multe	735.845, 10	
			115.261.469, 84
		Spese . . .	1.426.308.542, 56
	Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione.	Dalle entrate eventuali L. 29.590.159, 25 Dell'esercizio * . . . — » 29.585.917, 26	4.241, 99
			1.426.312.784, 55
<p>* Spese ordinarie, complementari ed accessorie L. 1.426.308.542, 56 Entrate L. 1.396.722.625, 30 Deficit dell'esercizio L. 29.585.917, 26</p>			

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Da 1 a 5. Prodotti del traffico - Rete principale	1.260.708.387,76	»	1.260.708.387,76	»
6. Prodotti ferrovie Secondarie Sicule	1.172.059,60	»	1.172.059,60	»
7. Prodotti stretto di Messina	1.367.000,36	»	1.367.000,36	»
8. Prodotti navigazione con le isole	1.674.087,45	»	1.674.087,45	»
9. Redditi patrimoniali	5.076.192,66	»	5.076.192,66	»
10. Telegrammi privati	246.642,06	1.048,50	245.593,56	51-c
11. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	2.395.487,12	1.264.532,31	1.130.954,81	8
12. Noli attivi di materiali diversi	4.105.182,15	»	4.105.182,15	»
13. Prodotti per servizi accessori	1.265.627,03	259.516,30	1.006.110,73	51-a, b, e
14. Introiti indiretti ferrovie Secondarie Sicule	11.148,30	»	11.148,30	»
15. Introiti indiretti Esercizio Navigazione	43.481,69	»	43.481,69	»
16. Introiti dei servizi di navigazione libera	42.570.813,83	»	42.570.813,83	»
17. Introiti devoluti al bilancio in compenso di nuovi oneri, ecc.	25.848.039,63	25.290.236,70	557.802,93	36-d, e, f
18. Introiti per i servizi marittimi di Genova e Venezia .	4.902.059,23	4.232.864,21	669.195,02	52
<i>Da riportare . . .</i>	1.351.386.208,87	31.048.198,02	1.320.338.010,85	

al netto il bilancio della parte ordinaria.

Segue ALLEGATO N. 2.

SPESA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
1. Direzione generale - Personale	10.731.737,16	»	10.731.737,16	»
2. Id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	606.997,85	23.980,72	583.017,13	34-a
3. Servizio Approvvigionamenti - Personale	12.228.122,66	»	12.228.122,66	»
4. Id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	2.691.221,90	»	2.691.221,90	»
5. Servizio Movimento - Personale	181.783.529,93	2.327.728,13	179.455.801,80	28-a, b
6. Id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	27.174.948,30	3.202.436,87	23.972.511,43	28-b-d, 30-b, 34-b
7. Id. - Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa	7.053.164,31	1.945.125,41	5.108.038,90	28-c
8. Id. - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	1.264.532,31	1.264.532,31	»	11
9. Servizio Commerciale - Personale	7.966.269,58	»	7.966.269,58	»
10. Id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	325.522,36	»	325.522,36	»
11. Servizio Trazione - Personale	76.490.574,37	962.748,22	75.527.826,15	29-c
12. Id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	636.613.054,20	6.650.753,02	629.962.301,18	29-c, d, 31-c
13. Id. - Manutenzione locomotive	54.210.912,09	»	54.210.912,09	»
14. Servizio Veicoli - Personale	9.822.849,40	6.552,10	9.816.297,30	30-c
15. Id. - Forniture, spese ed acquisti.	2.072.647,46	43.729,46	2.028.918, »	30-c, d, 34-d
16. Id. - Manutenzione veicoli	37.438.669,59	»	37.438.669,59	»
17. Servizio Lavori - Personale	88.140.901,87	1.313.949,77	86.826.952,10	31-a, b
18. Id. - Forniture, spese ed acquisti.	5.399.673,26	65.216,73	5.334.456,53	31-c
19. Id. - Manutenzione della linea	9.377.787,20	1.740.713,12	7.637.074,08	31-a, c, 34-e
20. Linee secondarie sicule a scartamento ridotto - Personale	1.382.605,79	6.645,68	1.375.960,11	32
21. Id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	1.789.434,80	4.271,91	1.785.162,89	32, 34-f
22. Id. - Manutenzione materiale rotabile .	251.635,73	1.833,56	249.802,17	32
23. Id. - Manutenzione della linea	96.702,86	8.375,72	88.327,14	32, 34-f
24. Esercizio di Navigazione - Personale	1.493.517,45	367.405,28	1.126.112,17	33-a
25. Id. id. - Forniture, spese ed acquisti	5.377.777,33	1.324.587,83	4.053.189,50	33-a, 34-G ¹
26. Id. id. - Indennizzi.	1.448,23	356,36	1.091,87	33-a
27. Id. id. - Ancoraggi e spese portuali.	49.542,30	12.187,41	37.354,89	33-a
28. Id. id. - Noleggio di piroscafi	501.125,13	»	501.125,13	»
29. Id. id. - Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare	20.316.190,92	20.316.190,92	»	33-c
30. Id. id. - Spesa dei servizi di navigazione libera	49.024.046,01	17.357.781,34	31.666.264,67	33-c, 34-G ²
<i>Da riportare . . .</i>	1.251.677.142,35	58.947.101,87	1.192.730.040,48	

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
<i>Riporto . . .</i>	1.351.386.208,87	31.048.198,02	1.320.338.010,85	
19. Utili di magazzino	34.955.987,48	2.487.777,71	32.468.209,77	50-d
20. Proventi eventuali	42.542.860,11	22.976.104,48	19.566.755,63	50-a, b, c, g
21. Entrate eventuali delle Ferrovie secondarie sicule . . .	283,17	»	283,17	»
22. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinati alla parte ordinaria	10.020.467,42	»	10.020.467,42	»
25. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	3.859,33	1.206,30	2.653,03	50-h
26. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	13.530.777,91	»	13.530.777,91	»
27. Ricuperi di carattere generale	27.894.741,79	226.477,48	27.668.264,31	36-a, 42-43-a
28. Ricuperi del Servizio Movimento	6.413.741,96	6.413.741,96	»	5, 6, 7
29. Ricuperi del Servizio Trazione	6.932.329,62	6.932.329,62	»	11, 12
30. Ricuperi del Servizio Veicoli	423.464,12	423.464,12	»	6, 14, 15
31. Ricuperi del Servizio Lavori	2.033.149,32	2.033.149,32	»	17, 18, 19
32. Introiti a rimborso spesa delle Ferrovie secondarie sicule	18.862,43	12.892,24	5.970,19	20, 21, 22, 23
33. Ricuperi per prestazioni dell'Esercizio Navigazione . .	39.285.159,80	39.285.159,80	»	29, 30
<i>Da riportare . . .</i>	1.535.441.893,33	111.840.501,05	1.423.691.392,28	

al netto il bilancio della parte ordinaria.

Segue ALLEGATO N. 2.

SPESA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni ¹	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
<i>Riparto . . .</i>	1.251.677.142,35	58.947.101,87	1.192.730.040,48	
31. Navigazione dello Stretto di Messina - Personale . . .	743.694,39	»	743.694,39	»
32. Id. - Forniture spese ed acquisti	5.634.989,70	64.879,04	5.570.110,66	33-b, 34-G ²
33. Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico e Commissioni diverse	9.177,50	»	9.177,50	»
34. Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse.	779.595,99	»	779.595,99	»
35. Imposte e tasse.	5.556.415,64	»	5.556.415,64	»
36. Contributo al fondo pensioni e sussidi.	58.032.670,28	25.371.760,53	32.660.909,75	17, 27-f
37. Contributo al fondo Opera di previdenza per gli orfani e famiglie e buonuscita	7.750.931,28	»	7.750.931,28	36
38. Spese per assegni ed indennità diverse al personale . .	2.907.801,95	42.751,62	2.865.050,33	»
39. Assegni di esonero	115.750,36	»	115.750,36	»
40. Gratificazioni al personale.	12.584.917, »	»	12.584.917, »	»
41. Oblazioni e sussidi al personale	5.613.366,20	»	5.613.366,20	»
42. Spese per il servizio sanitario	1.451.716,61	91.693,02	1.360.023,59	27-e
43. Spese giudiziali e contenziose	615.092,72	53.260,63	561.832,09	27-d
44. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	783.303,16	»	783.303,16	»
45. Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà . . .	1.605.629,14	»	1.605.629,14	»
46. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere .	193.554,92	»	193.554,92	»
47. Spese per la sorveglianza dei trasporti	239.755,52	»	239.755,52	»
48. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni	1.422.440,60	1.422.440,60	»	»
49. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni	341.106,40	»	341.106,40	37
50. Spese eventuali	27.290.742,83	25.465.088,49	1.825.654,34	19-a, 20-b, c, d, e, 25
51. Servizi accessori ad imprese od in economia.	410.823,62	260.564,80	150.258,82	10, 13-e, f, i
52. Servizi speciali marittimi di Genova e Venezia	4.232.864,21	4.232.864,21	»	18
53. Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche	1.158.929,72	996.516,77	162.412,95	38
54. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore.	6.211.157,43	91.575,22	6.119.582,21	39, 40
55. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . .	2.200.288,93	2.200.288,93	»	41
56. Rinnovamento del materiale rotabile	31.205.404,86	1.155.404,86	30.050.000, »	42
57. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scarta- mento ridotto (Gruppo Sicilia)	17.423,97	3.423,97	14.000, »	45-c-d
58. Rinnovamento dei piroscafi	660.000, »	»	660.000, »	»
<i>Da riportare . . .</i>	1.431.446.687,28	120.399.614,56	1.311.047.072,72	

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
<i>Riporto . . .</i>	1.535.441.893,33	111.840.501,05	1.423.601.392,28	
34. Versamento in conto Esercizio al Magazzino, da parte dei Servizi, di materie fuori uso	2.646.711,54	2.646.711,54	»	2-6-12-15-19-21-25-31
35. Sovvenzione annua del tesoro per il servizio di navigazione	2.700.000, »	»	2.700.000, »	»
36. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato	42.751,62	42.751,62	»	38-e
37. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune.	1.433.832,87	1.422.440,60	11.392,27	48
38. Somme prelevate sugli affitti delle case economiche per interessi di capitali investiti nella costruzione	996.516,77	996.516,77	»	53
39. Concorso di enti pubblici e privati nelle spese di straordinaria manutenzione	74.466,41	74.466,41	»	54-a
40. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	17.108,81	17.108,81	»	54-b
41. Versamenti a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica d'armamento	2.200.288,93	2.200.288,93	»	55
42. Ricavo dalla demolizione del materiale rotabile messo fuori d'uso	1.155.404,86	1.155.404,86	»	56
44. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie sicule.	3.423,97	3.423,97	»	57-c
Totale generale . . .	1.546.712.399,11	120.399.614,56	1.426.312.784,55	

al netto il bilancio della parte ordinaria.

Segue ALLEGATO N. 2

SPESA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
<i>Riporto . . .</i>	1.431.446.687,28	120.399.614,56	1.311.047.072,72	
60. Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento	98.770.803,62	»	98.770.803,62	»
61. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di Tesoreria.	170.230,98	»	170.230,98	»
62. Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento somme fornite per costruzione materiale navale	646.670,10	»	646.670,10	»
65. Noleggio materiale rotabile per insufficienza di dotazione	853.338,96	»	853.338,96	»
66. Contributo per le spese della Corte dei conti	120.000, »	»	120.000, »	»
67. Restituzione multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione lavori	735.845,10	»	735.845,10	»
69. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti	751.696, »	»	751.696, »	»
69-bis. Elettificazione linee	1.000.000, »	»	1.000.000, »	»
70. Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto .	989,52	»	989,52	»
71. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana	407.613,13	»	407.613,13	»
72. Contributo per riduzione di tariffa dipendente da motivi d'interesse generale	11.804.282,43	»	11.804.282,43	»
73. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione	4.241,99	»	4.241,99	»
Totale generale . . .	1.546.712.399,11	120.399.614,56	1.426.312.784,55	

Sviluppo, per articoli, dei capitoli della ENTRATA e della SPESA 1917-18, compresi i residui, e confronto col 1916-17.

ENTRATE	1917-18	1916-17
Prodotti del traffico.		
(1) Rete.		
Viaggiatori	404.402.643,89	323.706.912,25
Bagagli e cani	8.296.234,98	6.428.886,26
Merci:		
a grande velocità	368.996.081,07	283.450.145,92
a piccola velocità accelerata	33.074.544,14	37.307.683,68
a piccola velocità ordinaria	445.938.883,68	431.870.479,27
Totale . . .	1.260.708.387,76	1.082.764.107,38
(2) Ferrovie Complementari Sicule.		
Viaggiatori	844.905,77	533.812,41
Bagagli e cani	3.751,79	2.087,62
Merci:		
a grande velocità	140.963,85	15.998,35
a piccola velocità accelerata	1.476,35	1.156,03
a piccola velocità ordinaria	180.961,84	144.170,79
Totale . . .	1.172.059,60	697.225,20
(3) Stretto di Messina.		
Viaggiatori	408.448,71	535.181,66
Bagagli e cani	19.143,67	14.347,16
Merci:		
a grande velocità	424.312,35	455.527,59
a piccola velocità accelerata	108.981,87	151.395,34
a piccola velocità ordinaria	406.113,76	455.976,16
Totale . . .	1.367.000,36	1.612.427,91
(4) Navigazione (Isole).		
Viaggiatori	1.176.782,60	1.269.795,50
Merci	366.804,85	373.581,42
Bestiame	130.500, »	52.997,40
Totale . . .	1.674.087,45	1.696.374,32

ENTRATE	1917-18	1916-17
(5) Introiti indiretti, rimborsi e diversi: Redditi patrimoniali (9).		
Pigioni di locali	2.686.948,39	656.325,16
Affitto di terreni ed aree di deposito	382.329,84	376.343,50
Vendita dei prodotti del suolo.	214.243,19	164.086,48
Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi.	946.017,48	923.114,26
Canoni per concessioni binari di raccordo	546.754,28	505.288,78
Canoni per pedaggi e attraversamenti	219.517,93	210.000,04
Diversi	80.381,55	82.032,08
	5.076.192,66	2.917.190,30
Telegrammi privati (10).	245.593,56	212.525,14
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo (11)	1.130.954,81	»
Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria (12)	4.105.182,15	3.583.305,70
Prodotti per servizi accessori: (13)		
Tasse per deposito bagagli	275.986,25	306.652,80
Tasse per gabinetti toilette	7.972,15	8.608,10
Introiti della pubblicità	145.826,66	149.825,13
Canone pagato dall'Opera di previdenza per esercizio rivendita libri e giornali.	120.000, »	120.000, »
Noleggio cuscini.	135.795,70	122.215,80
Servizio di presa e consegna a domicilio	68.275,22	77.078,63
Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi.	110.888,62	1.630.578,52
Diversi	141.366,13	174.027,85
	1.006.110,73	2.588.986,83
Introiti indiretti delle ferrovie Secondarie Sicule (14)	11.148,30	5.744,30
Introiti indiretti dell'Esercizio Navigazione (15)	43.481,69	34.686,34
Introiti dei servizi di navigazione libera (16)	42.570.813,83	72.712.733,71
Introiti a compenso nuovi oneri per la gestione pensioni (17)	557.802,93	701.411,76
Introiti per i servizi marittimi di Genova e Venezia (18)	669.195,02	867.896,33
Utili di magazzino (19)	32.468.209,77	8.353.000,86
	76.320.651,54	82.675.473,30
Totale introiti indiretti . . .	87.884.685,45	91.977.481,27

ENTRATE	1917-18	1916-17
(6) Introiti a rimborso di spesa: Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa (26).		
Trasporti per conto dello Stato	1.901.141,21	2.165.720,42
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	1.966.321,71	2.366.032,31
Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori.	430.439,43	1.230.931,96
Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini.	9.126.484,90	4.463.706,67
Concorso del Ministero dell'istruzione pubblica nei viaggi dei maestri elementari	56.000, »	55.000, »
Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	41.559, »	45.286,80
Terremoto del 13 gennaio 1915.	989,52	525.820,50
Diversi	7.842,14	23.299,07
	13.530.777,91	10.875.797,73
Ricuperi di carattere generale: (27)		
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	2.118.273,28	1.929.502,24
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni e di terzi	4.333.119,79	4.349.750,60
Prestazioni per altre ferrovie	1.808.951,32	1.432.415,29
Ricuperi diversi	4.103.346,02	5.711.577,72
Ricuperi di spese per prestazioni fatte al R. Commissariato generale dei carboni.	15.304.573,90	1.232.148,47
	27.668.264,31	14.655.394,32
Introiti a rimborso di spesa delle ferrovie secondarie sicule (32)	5.970,19	69.483,63
Contributi di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune (37)	11.392,27	»
Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle medesime (38)	»	170.453,05
	41.216.404,68	25.771.128,73
Sovvenzione annua del Tesoro per l'esercizio di navigazione (35)	2.700.000, »	2.700.000, »
	43.916.404,68	28.471.128,73
(7) Entrate eventuali: Proventi eventuali (20).		
Interessi sulle somme versate nelle sezioni di Tesoreria provinciale	2.141.737,67	572.336,98
Interessi di conto corrente colle cessate Società, Ditte, Imprese, Agenzie, ecc.	360.077,09	317.725,27
Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e ritardata ultimazione lavori	2.027.600,32	1.534.945,98
Differenze di cambio	13.108.244,22	»
Diverse	1.929.096,33	1.615.459,74
	19.566.755,63	4.040.467,97
Entrate eventuali delle ferrovie Secondarie Sicule (21)	283,17	104,45
Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste (22)	10.020.467,42	»
Ricuperi di crediti verso funzionari e agenti (25)	2.653,03	»
	29.590.159,25	4.040.572,42
RIASSUNTO.		
Prodotti del traffico	1.264.921.535,17	1.086.770.134,81
Introiti indiretti.	87.884.685,45	91.977.481,27
Introiti a rimborso di spesa	43.916.404,68	28.471.128,73
Entrate eventuali	29.590.159,25	4.040.572,42
	1.426.312.784,55	1.211.259.317,23

S P E S E	1917-18	1916-17
(8) Direzione generale — Personale.		
SERVIZI CENTRALI.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	8.121.370,02	6.561.814,62
Id. - Competenze accessorie	1.910.457,60	1.255.629,65
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	699.909,54	564.048,44
Totale . . .	10.731.737,16	8.381.492,71
(9) Direzione generale — Diverse.		
SERVIZI CENTRALI.		
Stampati e cancelleria	161.861,65	115.468,63
Illuminazione e riscaldamento	202.288,19	91.389,06
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	48.252,42	69.581,92
Materie per pulizia ed usi diversi	170.614,87	161.205,77
Totale . . .	583.017,13	437.645,38
Totale Direzione generale . . .	11.314.754,29	8.819.138,09
(10) Approvvigionamenti. — Personale.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	6.247.899,86	4.988.799,34
Id. - Competenze accessorie	2.928.651,94	1.673.307,05
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	3.051.570,86	2.595.961,24
Totale spese di personale . . .	12.228.122,66	9.258.067,63
(11) Approvvigionamenti. — Diverse.		
Stampati e cancelleria	195.292,33	186.033,25
Illuminazione e riscaldamento	337.714,51	278.664,63
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	165.308,87	142.650,05
Spese per altri titoli diversi	1.992.906,19	1.675.748,33
Totale spese diverse . . .	2.691.221,90	2.283.096,26
Totale Servizio Approvvigionamenti . . .	14.919.344,56	11.541.163,89

S P E S E	1917-18	1916-17
(12) Movimento — Personale.		
SERVIZIO CENTRALE — DIVISIONI E RIPARTI.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	14.636.634, 19	12.064.656, 33
Id. - Competenze accessorie	4.787.138, 83	2.829.386, »
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	1.348.161, 85	993.070, 11
	20.771.934, 87	15.887.112, 44
Stazioni.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	70.056.742, 43	53.856.111, 98
Id. - Competenze accessorie	26.896.926, 63	15.292.350, 30
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	15.976.761, 24	13.005.909, 63
	112.930.430, 30	82.154.371, 91
Depositi del personale viaggiante.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	21.244.297, 22	15.453.267, 13
Id. - Competenze accessorie	18.218.904, 49	12.654.768, 74
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	6.290.234, 92	4.792.648, 40
	45.753.436, 63	32.900.684, 27
Totale spese personale . . .	179.455.801, 60	130.942.168, 62
(13) Movimento — Diverse.		
SERVIZIO CENTRALE — DIVISIONI E RIPARTI.		
Stampati e cancelleria	416.195, 92	394.073, 26
Illuminazione e riscaldamento	191.360, 51	180.507, 37
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	118.379, 25	102.554, 15
Spese per altri titoli diversi	306.859, 08	305.780, 19
	1.032.794, 76	982.914, 97
Stazioni.		
Stampati e cancelleria	1.062.924, 69	836.566, 41
Illuminazione e riscaldamento	7.900.193, 83	5.271.529, 27
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	627.528, 29	549.589, 58
Materie di consumo e spese per altri titoli diversi	1.375.939, 28	1.604.245, 11
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	2.803.266, 05	4.822.460, 39
	13.769.852, 14	13.084.390, 76

S P E S E	1917-18	1916-17
<i>Depositi del personale viaggiante.</i>		
Stampati e cancelleria	72.077,75	75.337,14
Illuminazione e riscaldamento	65.556,76	78.863,01
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	79.811,29	76.169,04
Spese per altri titoli diversi	213.881, »	206.552,35
	431.326,80	436.921,54
<i>Convogli.</i>		
Illuminazione ad olio e sussidari	1.540.681,85	1.086.090,73
Id. elettrica	2.828.052,48	1.647.374, »
Riscaldamento treni, compreso il ricambio degli scaldapiedi	124.083,39	225.940,11
Ricambio e riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli	3.189.461,30	2.670.732,15
Spese per altri titoli diversi	552, »	9.888,80
	7.682.831,02	5.640.025,79
Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed elettrici	734.676,32	543.134,22
Manutenzione linee telegrafiche	321.030,39	426.455,99
	1.055.706,71	969.590,21
Totale spese diverse . . .	23.972.511,43	21.113.843,27
Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni	5.108.038,90	4.245.841,07
Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	»	307.631,40
Totale Servizio Movimento . . .	208.536.352,13	156.609.484,36
<i>(14) Commerciale — Personale.</i>		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe.	5.882.103,59	4.783.861,38
Id. - Competenze accessorie	1.676.723,28	1.258.276,54
Avventizio - Paghe e competenze accessorie.	407.442,71	273.084,96
Totale spese di personale . . .	7.966.269,58	6.315.222,88
<i>(15) Commerciale — Diverse.</i>		
Stampati e cancelleria	180.016,48	85.170,46
Illuminazione e riscaldamento	81.358,45	114.471,06
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	11.082,40	10.905,69
Spese per altri titoli diversi	53.065,03	48.088,64
Totale spese diverse . . .	325.522,36	258.635,85
Totale Servizio Commerciale . . .	8.291.791,94	6.573.858,73

S P E S E	1917-18	1916-17
(16) Trazione — Personale.		
SERVIZIO CENTRALE - DIVISIONI - RIPARTI.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	5.036.967, »	4.011.913, 42
Id. - Competenze accessorie	1.416.161, 60	899.109, 64
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	527.580, 34	427.805, 09
	6.980.708, 94	5.338.828, 15
<i>Depositi, Condotta, ecc.</i>		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	31.683.956, 67	24.080.613, 79
Id. - Competenze accessorie	28.207.618, 80	22.145.052, 45
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	8.655.541, 74	6.436.691, 71
	68.547.117, 21	52.662.357, 95
Totale spese di personale . . .	75.527.826, 15	58.001.186, 10
(17) Trazione — Diverse.		
FORNITURE, SPESE ED ACQUISTI — SERVIZIO CENTRALE - DIVISIONI, - RIPARTI.		
Stampati e cancelleria	141.613, 27	110.085, 25
Illuminazione e riscaldamento	78.635, 26	39.847, 68
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	14.771, 18	15.370, 03
Spese per altri titoli diversi	77.173, 58	76.706, 09
	312.193, 29	242.009, 05
<i>Locomozione.</i>		
Stampati e cancelleria	62.208, 75	74.234, 58
Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	683.752, 27	919.866, 72
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	196.998, 81	291.053, 07
Combustibili per la locomozione a vapore e per le centrali termiche	612.744.374, 88	382.673.956, 31
Energia elettrica per la trazione dei treni fornita da terzi	3.539.232, 98	3.425.673, 53
Materie per untura e illuminazione esterna	8.435.029, 69	5.836.905, 32
Combustibili e altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori, e	1.271.790, 50	572.159, 69
Fornitura e pompatura d'acqua	1.230.581, 34	2.262.675, 17
Materie di consumo e spese per altri titoli diversi	1.486.138, 67	1.910.851, 46
	629.650.107, 89	397.967.375, 85
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	629.962.301, 18	398.209.384, 90
<i>Manutenzione locomotive.</i>		
Eseguita nelle officine dell'Amministrazione	48.618.853, 79	38.682.300, 39
Eseguita dall'industria privata	5.592.058, 30	4.781.745, 72
Residui	»	4.535.953, 89
Totale manutenzione locomotive . . .	54.210.912, 09	48.000.000, »
Totale Servizio Trazione . . .	759.701.039, 42	504.210.571, »

S P E S E	1917-18	1916-17
(18) Veicoli — Personale.		
SERVIZIO CENTRALE — DIVISIONI E RIPARTI.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	2.560.541,61	2.022.259,84
Id. - Competenze accessorie	598.842,45	459.780, »
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	184.245,05	165.959,24
	3.343.629,11	2.647.999,08
Pulizia, verifica, untura veicoli:		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	3.754.309,14	2.884.368,05
Id. - Competenze accessorie	1.738.086,65	1.144.428,06
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	980.272,40	1.149.017,29
	6.472.668,19	5.177.813,40
Totale spese personale . . .	9.816.297,30	7.825.812,48
(19) Veicoli — Diverse.		
FORNITURE, SPESE ED ACQUISTI - SERVIZIO CENTRALE, DIVISIONI E RIPARTI.		
Stampati e cancelleria	72.886,32	24.680,70
Illuminazione e riscaldamento	249.358,79	64.259,20
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	5.047,18	2.465,86
Spese per altri titoli diversi	8.775,32	»
	336.067,61	91.405,76
Pulizia, verifica ed untura veicoli:		
Stampati e cancelleria	2.799,36	8.123,70
Illuminazione e riscaldamento	176.443,69	59.028,45
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	33.019,84	18.163,71
Riscaldamento dei treni con impianti fissi e con carri riscaldatori	456.670,20	849.106,63
Untura e pulizia veicoli	815.191,27	423.543,79
Prestazioni di altre ferrovie	97.455,12	82.711,17
Spese per altri titoli diversi	111.270,91	116.115,69
	1.692.850,39	1.556.793,14
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	2.028.918, »	1.648.198,90

S P E S E	1917-18	1918-17
<i>Manutenzione veicoli.</i>		
Eseguita nelle officine dell'Amministrazione	27.729,601,57	27.695.645,97
Eseguita dall'industria privata.	9.769.068,02	10.738.112,83
Residui	»	7.166.241,20
Totale manutenzione veicoli . . .	37.438.669,59	45.600.000, »
Totale Servizio Veicoli . . .	49.283.884,89	55.074.011,38
(20) Lavori — Personale.		
SERVIZIO CENTRALE - DIVISIONI, SEZIONI E RIPARTI.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe.	12.755.667,41	9.944.621,12
Id. - Competenze accessorie	3.551.041,42	2.355.571,06
Avventizio - Paghe e competenze accessorie.	1.847.364,26	1.437.621,46
	18.154.073,09	13.737.813,64
<i>Sorveglianza e manutenzione della linea.</i>		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe.	35.317.622,51	26.215.578,38
Id. - Competenze accessorie	17.260.026,07	9.240.352,26
Avventizio - Paghe e competenze accessorie.	16.095.230,43	12.951.635,28
	68.672.879,01	48.407.565,92
Totale spese di personale . . .	86.826.952,10	62.145.379,56
(21) Lavori — Diverse.		
SERVIZIO CENTRALE - DIVISIONI, SEZIONI E RIPARTI.		
Stampati e cancelleria.	280.347,02	255.742,62
Illuminazione e riscaldamento.	529.083,88	338.292,34
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	70.706,77	61.006,85
Spese per altri titoli diversi.	242.986,52	258.231,14
	1.123.124,19	913.272,95
<i>Linea.</i>		
Illuminazione e riscaldamento.	1.636.378,30	1.351.369,18
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	764.864,90	662.094,32
Materie di consumo diverse	1.219.767,69	1.096.161,84
Sgombro neve.	179.209,27	717.856,76
Spese per altri titoli diversi	411.112,18	577.862,68
	4.211.332,34	4.405.344,78
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	5.334.456,53	5.318.617,73

S P E S E	1917-18	1916-17
<i>Manutenzione della linea.</i>		
Corpo stradale, chiusure e piantagioni	553.602, 58	794.166, 21
Ponti, viadotti, ecc.	502.957, 70	454.959, 03
Gallerie	63.479, 36	55.361, 94
Fabbricati e dipendenze	3.916.967, 52	4.342.930, 80
Meccanismi fissi e condotte d'acqua	1.028.037, 34	1.175.441, 84
Massicciata	201.121, 61	446.314, 29
Traverse e legnami d'armamento	488.185, 10	3.931.097, 37
Impianti fissi per trazione elettrica	882.722, 87	1.042.274, 37
Residui	"	5.588.675, 14
Totale manutenzione della linea . . .	7.637.074, 08	17.831.220, 99
Totale spese diverse . . .	12.971.530, 61	23.148.838, 72
Totale Servizio Lavori . . .	99.798.482, 71	85.295.218, 28
(22) Ferrovie secondarie sicule — Personale.		
Direzione d'esercizio	174.838, 31	113.159, 59
Stazioni e depositi personale viaggiante	319.356, 01	197.802, 82
Condotta locomotive e depositi	257.217, 66	190.833, 44
Pulizia, verifica e untura veicoli	20.345, 38	13.656, 74
Linea	604.202, 75	458.967, 08
Totale spese di personale . . .	1.375.960, 11	974.419, 67
Ferrovie secondarie sicule.		
(23) FORNITURE E SPESE DIRETTE.		
Direzione d'esercizio	4.774, 74	4.612, 74
Stazioni e depositi personale viaggiante	20.443, 70	11.406, 61
Convogli	6.084, 61	3.766, 57
Locomozione	1.730.497, 83	1.138.750, 12
Untura e pulizia veicoli	4.819, 44	998, 18
Linea	15.154, 89	15.247, 55
Indennizzi	3.387, 68	950, 10
Totale forniture e spese dirette . . .	1.785.162, 89	1.175.731, 87
Manutenzione materiale rotabile	249.802, 17	263.098, 28
Manutenzione della linea	88.327, 14	191.247, 62
Totale spese diverse . . .	2.123.292, 20	1.630.077, 77
Totale ferrovie secondarie sicule . . .	3.499.252, 31	2.604.497, 44

S P E S E	1917-18	1916-17
(24) Navigazione (Isole) — Personale.		
UFFICIO CENTRALE, UFFICI ESTERNI ED AGENZIE.		
Stabile ed in prova - Stipendi e paghe	361.424,86	245.199,50
Id. - Competenze accessorie	123.959,09	80.191,54
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	117.172,84	91.935,85
	602.556,79	417.326,89
<i>Piroscafi.</i>		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	281.564,82	253.627,22
Id. - Competenze accessorie	147.516,83	104.322,41
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	94.473,73	65.953,30
	523.555,38	423.902,93
Totale spese di personale . . .	1.126.112,17	841.229,82
(25) Navigazione (Isole) — Diverse.		
UFFICIO CENTRALE, UFFICI ESTERNI ED AGENZIE.		
Stampati e cancelleria	17.635,45	8.671,81
Illuminazione e riscaldamento	964,88	2.849,07
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.054,52	2.123,74
Spese per altri titoli diversi	208.087,23	237.036,63
	228.742,08	250.681,25
<i>Piroscafi.</i>		
Combustibile	1.952.584,71	1.952.609,53
Materie di consumo	59.088,48	55.657,19
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	18.098,27	17.113,37
Manutenzione e riparazione piroscafi	172.476,32	50.831,29
Spese per altri titoli diversi	1.618.348,01	250.282,58
	3.820.595,79	2.326.493,96
Manutenzione del materiale portuale	3.851,63	2.041,12
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	4.053.189,50	2.579.216,33
Indennizzi	1.091,87	960,85
Ancoraggio e spese portuali	37.354,89	102.180,95
Noleggio di piroscafi	501.125,13	847.444,83
Totale spese diverse . . .	4.592.761,39	3.529.802,96
Totale navigazione con le isole . . .	5.718.873,56	4.371.032,78

S P E S E	1917-18	1916-17
(26) Navigazione libera.		
Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare relativi ai piroscafi assegnati alla navigazione libera	»	9.001.934,39
Spese dei servizi di navigazione libera	31.666.264,67	44.668.326,25
Totale Navigazione libera . . .	31.666.264,67	53.670.260,64
Totale Esercizio Navigazione . . .	37.385.138,23	58.041.293,42
(27) Stretto di Messina — Personale.		
Stabile e in prova - Stipendi e paghe	282.711,98	235.958,18
Id. - Competenze accessorie	187.310,39	171.174,11
Avventizio - Paghe e competenze accessorie	273.672,02	232.283,22
Totale . . .	743.694,39	639.415,51
(28) Forniture, spese ed acquisti.		
Ufficio	51.328,54	4.603,09
Ferry-boats	5.511.322,89	2.331.955,79
Manutenzione degli approdi	7.459,23	8.976,88
Totale . . .	5.570.110,66	2.345.535,76
Totale Stretto di Messina . . .	6.313.805,05	2.984.951,27
(29) Spese generali — Imposte e tasse.		
Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico, Commissioni diverse . . .	9.177,50	150.193,99
Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse	779.595,99	838.277,86
Imposte e tasse diverse	5.556.415,64	5.108.679,49
Contributo al fondo pensioni e sussidi	32.660.909,75	19.690.752,91
Contributo al fondo « Opera di previdenza »	7.750.931,28	6.272.619,23
Assegni ed indennità diverse al personale	2.865.050,33	2.518.320,25
Assegni di esonero	115.750,36	151.802,80
Gratificazioni al personale	12.584.917, »	10.468,820, »
Oblazioni e sussidi al personale	5.613.366,20	1.847.696,63
Spese per il servizio sanitario	1.360.023,59	1.591.412,17
Spese giudiziali e contenziose	561.832,09	582.364,13
Affitto, adattamento e riparazioni di locali privati	783.303,16	940.078,11
Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà	1.605.629,14	1.161.650,49
Provvigione e compensi alle agenzie italiane ed estere	193.554,92	84.700,65
Spese per la sorveglianza dei trasporti	239.755,52	218.397,13
Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune	»	73.840,65
Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni	341.106,40	514.790,69
Da riportare . . .	73.021.318,87	52.214.397,18

S P E S E	1917-18	1916-17
<i>Riporto</i> . . .	73.021.318,87	52.214.397,18
Spese eventuali:		
differenze di cambio	"	6.864.018,53
assicurazione incendi	244,50	"
concorso nelle spese degli uffici internazionali di liquidazione dei trasporti	24,03	6.487,41
danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne, ecc.	"	20.114,25
spese per il terremoto 1915.	208.916,44	305.943,30
spese eccezionali occasionate dalla guerra	1.616.469,37	42.401,79
Totale spese generali . . .	74.846.973,21	59.453.362,46
(30) Servizi secondari.		
Servizi accessori ad imprese od in economia	150.258,82	60.341,04
Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri.	162.412,95	"
Totale servizi secondari . . .	312.671,77	60.341,04
(31) Spese complementari.		
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	6.119.582,21	4.636.956,98
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	"	12.000.000, "
Rinnovamento del materiale rotabile.	30.050.000, "	25.940.000, "
Spese complementari delle ferrovie secondarie sicule	14.000, "	105.000, "
Rinnovamento dei piroscafi	660.000, "	660.000, "
Totale spese complementari . . .	36.843.582,21	43.341.956,98
(32) Spese accessorie.		
Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento	98.770.803,62	97.477.444,85
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di tesoreria	170.230,98	662.665,62
Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione ed acquisto del materiale navale	646.670,10	646.183,77
Assegnazione al fondo di riserva per spese impreviste	"	18.300.000, "
Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	853.338,96	458.695,57
Contributo per le spese della Corte dei conti	120.000, "	120.000, "
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc.	735.845,10	288.624,08
Annualità dovuta a terzi per interessi ed ammortamento, ecc.	751.696, "	502.000, "
Elettrificazione linee.	1.000.000, "	"
Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto 1915	989,52	525.994,45
Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana	407.613,13	652.398,56
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale	11.804.282,43	12.309.715,13
Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione	4.241,99	84.705.746,86
Totale spese accessorie . . .	115.265.711,83	216.649.468,89

Situazione degli assegni per le spese complementari e per il fondo di riserva.

	IMPORTO
A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA.	
Avanzo al 30 giugno 1917	»
Stanziamiento dell'anno finanziario 1917-18	4.800.000, »
Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste	1.319.582, 21
Ricavi	91.575, 22
	<hr/>
Spesa	6.211.157, 43
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1918	»
B) RINNOVAMENTO DELLA PARTE METALLICA DELL'ARMAMENTO.	
Avanzo al 30 giugno 1917	32.959.786, 12
Stanziamiento dell'anno finanziario 1917-18	»
Ricavi	2.200.288, 93
	<hr/>
Spesa	35.160.075, 05
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1918	29.359.622, 16
C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.	
Avanzo al 30 giugno 1917	»
Stanziamiento dell'anno finanziario 1917-18	30.050.000, »
Ricavi	1.155.404, 86
	<hr/>
Spesa	31.205.404, 86
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1918	»
D) RINNOVAMENTO GALLEGGIANTI.	
Avanzo al 30 giugno 1917	5.055.688, 48
Stanziamiento dell'anno finanziario 1917-18	660.000, »
Ricavi	»
Interessi maturati a tutto il 30 giugno 1918	321.594, 39
	<hr/>
Spesa	6.037.282, 87
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1918	6.037.282, 87

(Segue) Situazione degli assegni per le spese complementari e per il fondo di riserva.

	IMPORTO
E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE SECONDARIE SICULE.	
Avanzo al 30 giugno 1917	200.644,86
Stanziamiento dell'anno finanziario 1917-18	120.000, »
Ricavi.	3.423,97
	<hr/> 324.068,83
Spesa	16.423,91
In economia.	106.000, »
	<hr/> 122.423,91
Avanzo al 30 giugno 1918	<u>(a) 201.644,92</u>
F) FONDO DI RISERVA.	
Fondo al 30 giugno 1917	30.000.000, »
Versamento dell'anno finanziario 1917-18	»
Reintegro dei prelievi precedenti	»
	<hr/> 30.000.000, »
Prelevamento dal fondo	10.020.467,42
	<hr/> 19.979.532,58
G) FONDO DI RISERVA PER I RISCHI DI MARE RELATIVI ALLA NAVIGAZIONE LIBERA.	
Fondo al 30 giugno 1917.	11.258.620,08
Versamento dell'anno finanziario 1917-18	20.316.190,92
	<hr/> 31.574.811, »
Prelevamento dal fondo	»
	<hr/> 31.574.811, »

(a) Di cui L. 154.449,41 rappresentanti l'importo dei residui passivi al 30 giugno 1918 e L. 47.195,51 accantonate per il rinnovamento del materiale rotabile. Della somma di L. 154.449,41, L. 72.592,46 riguardano le spese per la manutenzione straordinaria e lire 81.856,95 quelle per il rinnovamento del materiale rotabile.

ALLEGATO N. 4

Prodotti del traffico (1917-18) della rete ferroviaria
(comprese le ferrovie secondarie sicule e lo Stretto di Messina ed esclusa la navigazione).

GESTIONI	PRODOTTI (Lire)			TOTALE	CONSUNTIVO 1916-17	DIFFERENZA
	Rete	Secondarie Sicule	Stretto di Messina			
Viaggiatori	404.402.643,89	844.905,77	408.448,71	405.655.998,37	324.775.906,32	+ 80.880.092,05
Bagagli e cani	8.296.234,98	3.751,79	19.143,67	8.319.130,44	6.445.321,04	+ 1.873.809,40
Merci a G. V.	368.996.081,07	140.963,85	424.312,35	369.561.357,27	283.921.671,86	+ 85.639.685,41
Merci a P. V. acc	33.074.544,14	1.476,35	108.981,87	33.185.002,36	37.460.235,05	- 4.275.232,69
Merci a P. V.	445.938.883,68	180.961,84	406.113,76	446.525.959,28	432.470.626,22	+ 14.055.333,06
TOTALI . . .	1.260.708.387,76	1.172.059,60^(a)	1.367.000,36	1.263.247.447,72	1.085.073.760,49	+ 178.173.687,23

^(a) Compresi i prodotti della linea « Palermo-Corleone » ammontanti a lire 409.699,77.

ALLEGATO N. 5.

Prodotti del traffico (1917-18) delle linee di navigazione con le isole.

SPECIE	LINEE					TOTALE	CONSUNTIVO 1916-17	DIFFERENZE
	Terranova- Civitavecchia	Civitavecchia- Golfo Aranci	Golfo Aranci- Terranova	Golfo Aranci- Maddalena	Palermo-Napoli			
Passeggeri	150,6	1.079.965,35	7.944,80	88.616,50	105,95	1.176.782,60	1.269.795,50	- 93.012,90
Merci	264,60	329.936,67	3.895,60	33.224,93	12,25	366.804,85	373.581,42	- 6.776,57
Bestiame	15.047,60	98.522,50	»	10.003,20	6.926,70	130.500,»	52.997,40	+ 77.502,60
TOTALI . . .	14.933,»	1.508.424,52	11.840,40	131.844,63	7.044,90	1.674.087,45	1.696.374,32	- 22.286,87

Lunghezza della rete esercitata

ANNO 1917-18.

Numero d'ordine	LUNGHEZZA										
	reale di esercizio			esercitata							
	di costruzione	in territorio italiano		dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato		da altre Amministrazioni		delle linee costituenti la rete di Stato		reale esercitata in media	
		semplice	doppio	in complesso	assoluta	media	in territorio italiano ed estero	in territorio italiano			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Chilometri e metri											
COMPARTIMENTI											
1	1.763,322	1.413,590	388,305	1.801,895	2.031,573	2.031,554	11,332	2.042,686	•	2.031,554	1.801,676
2	1.405,239	896,470	538,676	1.435,146	1.708,339	1.699,662	0,476	1.700,138	33,668	1.733,330	1.426,469
3	495,312	189,074	322,346	511,420	555,025	732,920	•	732,920	•	732,920	687,588
4	484,666	325,075	178,324	503,399	549,449	549,449	•	549,449	7,286	556,735	593,399
5	1.071,500	694,016	390,964	1.084,980	1.132,508	1.132,508	•	1.132,508	•	1.132,508	1.084,980
6	1.267,746	944,312	352,577	1.296,889	1.326,575	1.326,575	•	1.326,575	•	1.326,575	1.296,889
7	1.055,220	963,634	92,954	1.056,488	1.078,196	1.078,196	•	1.078,196	•	1.078,196	1.056,488
8	1.361,925	890,135	492,793	1.382,928	1.569,210	1.449,524	•	1.449,524	•	1.449,524	1.299,490
9	1.088,644	939,203	169,121	1.108,324	1.205,558	1.204,383	•	1.204,383	•	1.204,383	1.107,149
10	1.108,504	1.090,275	18,929	1.109,204	1.109,204	1.109,204	•	1.109,204	•	1.109,204	1.109,204
11	973,135	977,815	•	977,815	985,775	985,775	•	985,775	•	985,775	978,879
12	1.269,123	1.276,917	•	1.276,917	1.355,382	1.355,382	•	1.355,382	•	1.355,382	1.276,917
TOTALI: linee costituenti la rete esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in territorio italiano.											
Linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in territorio estero, in comune o per conto di altre Amministrazioni											
TOTALI: linee costituenti la rete esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in territorio italiano ed estero.											
Linee esercitate da Amministrazioni estere in territorio italiano, in comune o per conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato											
TOTALI: linee a scartamento ordinario costituenti la rete di Stato in territorio italiano.											

Reggio di Calabria-Messina	15,000								15,000						15,000						15,000
Servizio di ferry-boats attraverso lo Stretto di Messina																					8,000
Villa San Giovanni-Messina									8,000						8,000						
TOTALI									23,000						23,000						23,000
Gibellina-Castelvetrano	25,510								25,510						25,510						25,510
Castelvetrano-Sclacca	49,130								49,130						49,130						49,130
Canicatti-Naro	14,280								(2) 14,280						14,280						14,280
Naro-Licata	36,978								36,978						36,978						36,978
Porto Empedocle-Ribera	51,864								51,864						51,864						51,864
Assoro-Grottacalda	21,176								(2) 21,176						21,176						21,176
Bivio Filaga-Lercara bassa	21,343								21,343						21,343						21,343
Bivio Filaga-Prizzi	1,367								4,662						1,367						1,367
Cavalicatore-Assoro	5,647								5,647						1,779						1,779
TOTALI	232,804							230,590	232,427					230,590	223,427						223,427
Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova .																					238,000
Golfo Aranci-Maddalena																					52,000
Napoli-Palermo (3)																					»
TOTALI															290,000						290,000

(1) Nelle lunghezze del Compartimento di Venezia sono comprese quelle delle linee in territorio occupato e precisamente:

1 Ala — Confini Tirolesi	11,091								10,761						10,761						10,761
2 Cormons — Confini Illirici															0,748						0,748
3 Pontafel — Confini Carnico (4)																					»
4 Grigno — Confini Tirolesi															2,330						2,330
TOTALI	11,091								10,761						13,839						13,839

DESVIZIONI. — La lunghezza d'impianto o di costruzione di ogni linea rappresenta lo sviluppo dell'asse del binario di corsa misurato dalla sua origine al suo termine: comprende, quindi, anche i tratti costruiti oltre gli assi dei fabbricati viaggiatori e non comprende i tratti comuni di costruzione (preesistenti) e quelli di esercizio comune (a complemento di linee).

La lunghezza reale di esercizio è la distanza fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, quindi comprende i tratti comuni di costruzione.

La lunghezza assoluta per linea è la distanza fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme: quindi comprende i tratti comuni di costruzione e di esercizio.

La lunghezza media esercitata è uguale, per ogni linea, a tanti 360/esimi della sua lunghezza esercitata assoluta, quanti sono stati i giorni di effettivo suo esercizio nell'anno.

La lunghezza reale esercitata in media non comprende i tratti di esercizio comune (a complemento di linea).

N.B. Su i tronchi di linea Saline di Volterra-Volterra (compartimento di Firenze), Paola-Castiglione Cosentino (compartimento di Reggio Calabria), Assoro-Valguarnera, Bivio Filaga-Lercara alta-Lercara bassa, Camastra-Licata e Cavalicatore-Assoro (linee complementari Sicule), si hanno rispettivamente chilometri 4690 1/10, 4100 3/10, 4000 3/10 e 2500 di ferrovia con impianto a dentiera.

(2) Il binario di corsa ha origine rispettivamente dopo gli assi dei fabbricati viaggiatori di Canicatti (m. 35) e di Assoro (m. 39) — (3) Sospeso l'esercizio il 21 marzo 1917 — (4) Questo tratto non è stato esercitato.

Anticipazioni del tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Entrate diverse	TOTALI
<i>Legge 22 aprile 1905, n. 137</i>	95.000.000, »	..	..	95.000.000, »
<i>Legge 19 aprile 1906, n. 127</i>	187.000.000, »	..	..	187.000.000, »
<i>Legge 23 dicembre 1906, n. 638</i>	610.000.000, »	9.016.755, 23	..	619.016.755, 23
<i>Legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372:</i>				
(art. 22 comma 1°): quintuplo della eccedenza sul prodotto di 410 milioni fino al 30 giugno 1914 .	824.981.922, » ^(a)	..	..	834.981.922, »
(art. 22, comma 3°): fornitura carrozze postali e cellulari	10.000.000, »	..	..
<i>Legge 5 aprile 1908, n. III (naviglio)</i>	15.000.000, »	..	..	15.000.000, »
<i>Legge 13 luglio 1910, n. 466 (spese per lavori patrimoniali e di ripristino in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908)</i>	25.000.000, »	..	..	25.000.000, »
<i>Legge 13 aprile 1911, n. 310 (art. 13): acquisto di 4000 carri.</i>	28.000.000, »	..	..	28.000.000, »
<i>Decreto Reale 23 agosto 1914, n. 957, da convertirsi in legge, per aumento della dotazione di magazzino</i> . . .	23.066.285, 87	..	..	23.066.285, 87
<i>Decreto-legge Luogotenenziale 20 giugno 1915, n. 1048 (maggiori spese occorrenti per acquisto di materiale rotabile e di piroscafi)</i>	113.000.000, »	..	..	113.000.000, »
<i>Decreto-legge Luogotenenziale 23 novembre 1916, n. 1637 (ulteriori spese straordinarie)</i>	60.000.000, »	..	..	60.000.000, »
<i>Decreto-legge Luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 330 (ulteriori spese straordinarie)</i>	40.000.000, »	..	..	40.000.000, »
Residuo del fondo migliorie (1907-908) versato alle entrate straordinarie . . . . .	..	16.791.093, 49	..	16.791.093, 49
<i>Decreto Luogotenenziale 25 gennaio 1916, n. 57 (Provvedimenti per la elettrificazione delle linee)</i> . . . . .	..	1.000.000, »	50.000.000, »	51.000.000, »
Entrate diverse :				
Anni finanziari				
1907-908 al 1916-17 . . . . .	..	..	39.681.228, 35	43.680.696, 73
1917-18 . . . . .	..	..	3.999.468, 38	
TOTALI	2.031.048.207, 87	26.807.848, 72	93.680.696, 73	2.151.536.753, 32

(a) Non compresi i prodotti della navigazione con le isole.

Dimostrazione delle somme approvate (impegnate) e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 per spese di carattere patrimoniale.

	Somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 g. u no 1917	1917-18		Totale delle somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918	Somme pagate al 30 giugno 1917	Somme pagate nel 1917-18	Totale delle somme pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918
		Impegni autorizzati	Impegni annullati ed economiche verificate in sede di liquidazione				
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	931.175.276,33	60.357.900,17	6.709.834,02	984.843.342,48	742.735.135,05	22.768.601,24	(b) 765.503.736,29
Idem autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione	1.536.273, »	6.569.890, »	1.032.245,96	7.053.877,94	3.710.757,95	3.465, »	3.714.222,95
Spese di primo impianto	3.745.939,58	»	31.736,63	3.777.676,21	513.543,37	»	513.543,37
Spese per l'Amministrazione centrale e dipendenti servizi per il Servizio di navigazione	569.988,61	»	»	569.988,61	725.135.438,48	1.601.341,45	726.736.779,93
Materiale rotabile	863.792.089,35	3.926.837,62	570.893,29	867.148.033,68	14.948.279,77	2.115.425,14	17.063.704,91
{ nuovi acquisti (c) (d)	21.270.091,91	231.168,78	72.354,99	21.428.909,60	26.494.301,66	14.769,75	20.509.071,41
{ aggiunte e miglioramenti (e)	3.307.784,84	5.360.205, »	»	8.667.989,84	»	»	»
{ per lo stretto di Messina e per servizio dei porti	23.275.113,16	11.405, »	120.638,33	23.165.879,83	»	»	»
{ nuovi acquisti	267.989,39	»	523,22	267.466,17	»	»	»
{ aggiunte e miglioramenti	66.388.735,59	10.194.403,90	268.114,31	76.315.027,18	55.424.883,78	2.600.509,32	58.085.453,10
Materiale di esercizio (f)	17.732.575,96	»	»	17.732.575,96	17.732.575,96	»	17.732.575,96
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni	19.172.368,57	904,36	»	19.173.272,93	19.140.684,31	467,46	19.141.131,77
Integrazione deducibile manutenzione	56.223.143,34	»	»	56.223.143,34	56.223.143,34	»	56.223.143,34
Aumento dotazione di magazzino	26.027.887,43	125.250, »	126.349,76	26.026.787,67	24.032.640,33	376.264,69	24.408.905,02
Spese per il terremoto del 28 dicembre 1908 (g)	2.034.485.280,06	86.777.926,83	8.932.689,61	2.112.330.317,28	1.686.111.384, »	29.540.904,05	1.715.632.288,05
TOTALI							

(a) Comprende anche l'importo per lavori approvati con decreto ministeriale a carico della Cassa aumenti patrimoniali e del primo fondo di riserva ed in corso di esecuzione al 30 giugno 1905; e l'importo degli impegni di quelli già approvati in conto capitale ed in conto Cassa aumenti patrimoniali per le linee Meridionali in corso di esecuzione al 26 marzo 1906 per complessive lire 11.042.564,91 a tutto il 30 giugno 1918.

(b) Di cui per espropriazioni lire 101.561.000,04.

(c) Comprende anche l'importo degli impegni per le forniture ordinate in cessata gestione rete Meridionale ed in corso al 26 marzo 1906, quelli per le forniture ordinate per la rete Meridionale ed in corso al 26 marzo 1906, quelli per le forniture ordinate in cessata gestione rete Meridionale ed infine quelli per rotabili riscattati per le linee ex Venete, ammontanti complessivamente a tutto il 30 giugno 1918 a lire 45.362.610,51.

(d) Non comprende l'importo degli impegni e delle spese corrispondenti ai contributi della parte ordinaria del bilancio per le spese di rinnovamento dei rotabili.

(e) Comprende anche il saldo dei lavori per miglioramenti a rotabili in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 ed ammontanti complessivamente a tutto il 30 giugno 1918 a lire 156.517,88.

(f) Comprende anche il saldo delle forniture di materiale d'esercizio in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 per le tre cessate Reti, di quelle in corso al 26 marzo 1906 sulle linee ex Meridionali, nonché il materiale di esercizio riscattato per le linee ex Venete per il complessivo importo di lire 178.537,86 a tutto il 1917-18.

(g) In base alle risultanze delle liquidazioni finali approvate si può prevedere che la somma complessiva per lavori e provviste in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908, non supererà quella dei 25 milioni di cui all'articolo 62 della legge 13 luglio 1910, n. 466. Al conto stesso seguiranno pertanto ad imputarsi gli impegni per le maggiori spese riferibili a detti lavori e provviste fino a tanto che l'importo totale delle liquidazioni finali approvate abbia raggiunto il limite di 25 milioni, e quando ciò si sarà verificato, l'eccedenza oltre i 25 milioni verrà stornata a carico dei conti di competenza della parte ordinaria o straordinaria del bilancio a seconda della natura dei lavori.

**Consistenza patrimoniale al 30 giugno 1918 dei materiali di scorta nei magazzini
od in corso di regolarizzazione contabile per lavori ed impianti.**

CONSEGNATARI	MATERIALI in magazzino e presso i Servizi pei bisogni dell'esercizio e dei lavori (lire)	MATERIALI in corso di regolarizzazione contabile per lavori eseguiti od impegnati per lavori speciali ed in corso di esecuzione (lire)	MATERIALI fuori uso (lire)	TOTALI
Magazzini approvvigionamenti	112.556.183,59	»	6.187.100, »	118.743.283,59
Depositi combustibili	5.721.993,06	»	»	5.721.993,06
Servizio Trazione:				
nei Depositi locomotive	4.338.100,21	454.089,24	»	4.792.189,45
nelle Officine locomotive:				
a) materiali diversi	540.073,81	»	»	540.073,81
b) sale montate	4.766.902,60	»	»	4.766.902,60
nelle Officine private di riparazione loco- motive	241.086,01	24.780,24	»	265.866,25
Servizio Veicoli:				
nelle Squadre di rialzo	919.207,16	16.581,77	»	935.788,93
nelle Officine veicoli:				
a) materiali diversi	757.691,20	795.369,25	»	1.553.060,45
b) sale montate	4.137.651,81	»	»	4.137.651,81
nelle Officine private di riparazione veicoli .	503.263,03	»	»	503.263,03
Servizio Lavori:				
lungo le linee	14.871.060,90	27.907.885,52	1.451.180,86	44.230.127,28
nelle officine	5.674.021,86	»	»	5.674.021,86
Servizio Movimento:				
nelle Officine	13.898, »	»	»	13.898, »
Depositi dell'Esercizio navigazione	1.135.669,45	»	»	1.135.669,45
Esercizio linee complementari della Sicilia:				
Depositi Locomotive e Squadre di rialzo . .	112.094,99	467,80	»	112.562,79
materiali lungo le linee	111.163,45	»	8.053,29	119.216,74
TOTALI . . .	(1) 156.400.061,13	29.199.173,82	7.646.334,15	193.245.569,10

(1) Compresi per un valore di lire 12.785.378,40 i materiali usati servibili, tolti d'opera nelle esecuzioni di lavori lungo le linee e nelle officine, e da reimpiegarsi.

Consistenza del materiale rotabile al 30 giugno 1917 e 1918.

Locomotive.

	QUANTITÀ	ENTRATE	USCITE	QUANTITÀ	In costruzione al 30 giugno 1918
	al 30 giugno 1917	in servizio durante l'esercizio 1917-18	di servizio	al 30 giugno 1918	
<i>Per la rete delle ferrovie dello Stato</i>					
a) A scartamento ordinario:					
Locomotive a vapore	5121	(b) 111	(d) 52	(e) 5180	90
Automotrici a vapore	(a) 83	"	"	(a) 83	"
Locomotive elettriche	163	(c) 25	"	188	30
Automotrici elettriche	51	"	"	51	"
Gru automotrici a benzina	1	"	"	1	"
<i>Per le ferrovie secondarie (gruppo Sicilia)</i>					
b) A scartamento ridotto:					
Locomotive a vapore	57	"	"	57	"
<i>Per le ferrovie della Libia</i>					
Locomotive a vapore (a scartamento ridotto)	27	"	"	27	"

(a) Compresa 1 riscattata dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo (Varese-Porto Ceresio).
 (b) Compresa 3 adattate per treni-cantieri pel Servizio Lavori (linee elettriche).
 (c) Compresa 30 riscattate dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo (Secondarie Romane e Roma-Viterbo).
 (d) Demolite 35, alienate 17.
 (e) Di cui 10 rimaste nel territorio invaso.

Veicoli.

	QUANTITÀ al 30 giugno 1917	ENTRATI IN SERVIZIO				USCITI DI SERVIZIO		QUANTITÀ al 30 giugno 1918	In costruzione al 30 giugno 1918			
		per nuove costru- zioni	forniti dalla gestione officine	per riscatti ed acquisti da altre ammi- nistrizioni	per variazioni di marcatura, giri inventariati ed altri motivi	per alienazione	per variazioni di marcatura, giri inventariati ed altri motivi		presso l'industria privata	presso la gestione officine	Totale	
<i>Per la rete delle ferrovie dello Stato</i>												
A scartamento ordinario:												
Carrozze.	a 2 sale	5.613	"	1	62	"	32	"	5.644	"	1	1
	a 3 "	862	"	"	"	"	1	"	861	"	"	"
	a 4 "	3.623	10	"	3	"	2	"	3.634	60	4	64
Bagagliai.	a 2 sale	3.549	"	"	8	"	20	20	3.517	25	"	25
	per il servizio del pubblico	a 3 "	116	"	"	"	"	3	113	"	"	"
	a 4 "	242	"	"	"	"	"	"	242	"	"	"
	per il servizio interno della Amministr.az.	a 2 sale	125	"	"	"	20	"	145	"	"	"
a 3 "	40	"	"	"	3	"	"	43	"	"	"	
a 4 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Carri. . .	a 2 sale	(1) 103.873	1.963	32	279	"	140	34	105.973	5.617	33	5.650
	a 3 "	74	"	"	"	"	"	"	74	"	5	5
	a 4 "	(1) 940	55	"	"	"	4	4	987	"	"	"
	per il servizio interno della Amministr.az.	a 2 sale	2.315	"	28	2	34	20	2.359	"	57	57
a 3 "	67	"	"	2	"	1	"	68	"	"	"	
a 4 "	195	"	"	"	4	"	"	199	"	"	"	

(1) Nell'analogo prospetto dello scorso esercizio due carri a 4 sale furono fatti figurare, per errore, fra quelli a 2 sale. Le cifre esposte in questo prospetto sono, in tal senso, rettificcate.

Segue — Veicoli.

	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1917		ENTRATI in servizio durante l'esercizio 1917-18		USCITI di servizio		QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1918		In costruzione al 30 giugno 1918			
	ordinati per la											
	Sicilia	Libia	Sicilia	Libia	Sicilia	Libia	Sicilia	Libia	Sicilia	Libia		
<i>Per le ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) e per le ferrovie della Libia</i>												
A scartamento ridotto:												
Carrozze a 4 sale.	per le linee di Sicilia . .		54	2	»	»	»	»	54	2	»	»
	» » Libia . .		1	56	»	»	»	»	1	56	»	»
Bagagliai a 2 sale	per le linee di Sicilia . .		4	»	»	»	»	»	4	»	»	»
	» » Libia . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Carri .	a 2 sale, per il servizio del pubblico } per le linee di Sicilia . .		396	(2) 62	»	»	»	»	396	(2) 62	»	»
	» » Libia . .		(1) 42	369	»	»	»	»	(1) 42	369	»	»
	a 2 sale per il servizio interno dell'Ammi- nistrazione } per le linee di Sicilia . .		42	(2) 18	»	»	»	»	42	(2) 18	»	»
	» » Libia . .		(1) 10	43	»	»	»	»	(1) 10	43	»	»
(1) Veicoli acquistati per la Sicilia, ma inviati definitivamente in Libia. (2) Veicoli acquistati per la Libia, ma rimasti definitivamente in Sicilia. NB. Si trovano inoltre in Libia 2 carri gru a scartamento normale.												

Valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e di esercizio costituente la dotazione al 30 giugno 1918.

OGGETTO	SITUAZIONE al 30 giugno 1917		VARIAZIONI avvenute nell'esercizio finanziario 1917-18 per nuovi acquisti, alienazioni, demolizioni o rettifiche di valori				SITUAZIONE al 30 giugno 1918	
	quantità	valore (lire)	Aumenti		Diminuzioni		quantità	valore (lire)
			quantità	valore (lire)	quantità	valore (lire)		
Locomotive a vapore ed elettriche, auto- motrici a vapore ed elettriche, gru, au- tomotrici a benzina.	5.476	479.594.104,06	136	22.386.715,70	(a) 52	2.915.946,58	(b) 5.560	499.064.873,18
Carrozze	10.154	284.874.674,98	76	2.428.461,80	35	613.545,20	(c) 10.195	286.689.591,58
Bagagliai	4.076	59.242.733,92	8	339.298,87	20	151.543,28	(d) 4.064	59.430.489,51
Carri merci e carri speciali	106.582	561.647.002,90	3.765	41.209.308,05	169	780.582,74	(e) 110.178	602.075.728,21
Materiale d'esercizio	"	100.530.387,50	"	4.854.236,98	"	3.896.786,63	"	101.487.837,85
Materiale galleggiante per la naviga- zione di Sta- to	"	22.913.744,34	"	28.876,51	"	537,70	"	22.942.083,15
per lo Stretto di Messina ed al- tri servizi	"	4.739.053,13	"	12.567,50	"	"	"	4.751.620,63
TOTALI		1.513.541.700,83		71.259.465,41		8.358.942,13		1.576.442.224,11

(a) Comprese 14 locomotive a vapore vendute alle Reali Sardi; 2 vendute alla Società Ilva di Genova; 1 venduta alla Società prodotti esplosivi di Milano.
 (b) id. 3 automotrici adatte per treni cantiere per Servizio Lavori. (Linee elettriche).
 (c) id. 30 carrozze a scartamento ridotto acquistate per le linee secondarie della Sicilia per L. 1.855.392,09
 id. 4 bagagliai id. per » 43.778,20
 id. id. per » 2.339.954,30
 (d) id. id.
 (e) id.

Situazione del materiale di navigazione

NOME DELLA NAVE	STAZZA		DITTA E LUOGO DI COSTRUZIONE	INIZIO della costruzione	ENTRATA in servizio	DATI E DIMENSIONI			
	Lorda	Netta				Lunghezza		Larghezza	
						Massima	Tra le perpen- dicolari al galleggia- mento	Fuori ossatura al galleggia- mento	Massima al galleggia- mento
Piroscafi per il servizio postale delle isole									
Città di Catania . . .	3.261,72	1.111,00	G. Ansaldo, Armstrong e C. — Sestri Ponente.	1909	1910	110,80	105,53	12,77	12,80
Città di Siracusa . . .	3.497,00	1.024,00	N. Odero e C. — Genova (Foce) . . .	1909	1910	110,80	105,53	12,77	12,80
Città di Cagliari . . .	2.160,67	944,98	Cantieri navali riuniti — Ancona . . .	1909	1910	86,55	82,00	11,20	11,23
Terranova	462,00	208,00	A. & J. Inglis — Glasgow	1909	1910	50,00	47,02	8,08	8,11
Maddalena	519,61	218,90	Società esercizio bacini — Genova . .	1909	1910	50,00	47,02	8,08	8,11
Ferry-Boats per il servizio									
Villa	932,47	280,74	Fratelli Orlando e C. — Livorno . . .	1908	1910	82,80	77,625	10,30	10,332 (in coperta) 15,40
Reggio	998,84	279,25	C. T. T. Pattison — Napoli	1908	1910	82,80	77,625	10,30	10,332 (in coperta) 15,40
Cariddi	400,29	128,70	N. Odero fu A. — Sestri Ponente . .	1894	1896	54,00	51,50	8,20	8,240 (in coperta) 15,40
Sicilia	431,25	142,19	Cantieri navali riuniti — Palermo . . .	1903	1905	57,50	53,05	8,50	8,54 (in coperta) 15,40
Calabria	446,38	182,19	Cantieri Liguri-Anconetani — Ancona .	1903	1905	56,16	52,38	8,50	8,54 (in coperta) 15,40
Piroscafi da carico									
Adriatico	5.239,85	3.362,12	Cantieri navali riuniti — Ancona . . .	1911	1912 (F.S.)	116,30	111,02	—	15,39
Città di Bengasi . . .	3.052,—	1.715,—	Id. id.	1916	1917 (F.S.)	96,52	91,20	12,65	—
Piroscafi eserciti									
Ligure	870,14	502,78	C. & V. Earle — Hull	1870	—	68,98	—	8,66	—
Nettuno	5.087,80	2.613,80	Cantieri navali riuniti — Palermo . . .	1915	1916	127,00	—	15,60	—
Giove	5.087,80	2.613,80	Id. Id.	1916	1917	127,00	—	15,63	—
Rimorchiatori e pontoni per fl									
Rimorchiatore n. 1			Vianello Moro Sartori e C. — Venezia .	1897	1898	16,00*	14,50	3,295	3,32
Id. » 2			Id. Id.	1897	1898	16,00	14,50	3,295	3,32
Id. » 3			Id. Id.	1908	1909	23,55	22,00	4,000	4,024
Pontoni n. 2, 4			Vianello Moro Sartori e C. — Venezia	1897	1898	25,00	25,00	5,76	5,80
Id. » 5, 6, 7, 8			Grasso e C. — Venezia	1898	1899	25,00	25,00	5,76	5,80
Id. » 9, 10			Id. Id.	1902	1903	30,00	30,00	5,76	5,80
Id. » 18			Fratelli Poll — Chioggia	1908	1909	30,00	30,00	5,76	5,80
Id. » 11			Id. Id.	1908	1909	46,00	46,00	5,76	5,80
Id. » 12, 13, 14			Cantieri navali riuniti — Ancona . . .	1908	1909	46,00	46,00	5,76	5,80
Id. » 15, 16, 17			Società Anonima Veneziana Industrie N. e M. — Venezia .	1908	1909	46,00	46,00	5,76	5,80

N. B. — I pontoni distinti coi numeri 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 18 sono adibiti al trasporto di tre carri ferroviari.

di proprietà dello Stato al 30 giugno 1918.

ALLEGATO N. 10.

PRINCIPALI DELLO SCAFO				APPARATO MOTORE				CALDAIE		
Immersione			Dislocamento — Tonnellate	Specie dell'apparato motore e numero delle macchine	Potenza massima delle macchine — Cavalli	Numero delle eliche	Velocità in nodi	Specificazione delle caldaie		Numero delle caldaie
AV.	AD.	Differenza								
di Sicilia, Sardegna e Maddalena.										
5,10	5,10	0	3500	3 turbine Parsons Compound	13500 sull'asse	3	20 a 22	Caldaie cilindriche a semplice fronte tiraggio Howden.		10
5,10	5,10	0	3500	2 motori a triplice espansione con 4 cilindri.	12500 indicati	2	20 a 22	Id. id.		10
4,92	4,92	0	2420	2 motori a triplice espansione	3800 indicati	2	15 a 17	Caldaie cilindriche a semplice fronte		4
3,00	3,00	0	530	1 motore a triplice espansione	550 indicati	1	12	Id. id.		2
3,00	3,00	0	530	Id. id.	550 indicati	1	12	Id. id.		2
dello stretto di Messina.										
2,80	2,80	0	1262	2 motori a triplice espansione	1400 indicati	2	15	Caldaie cilindriche a semplice fronte		4
2,80	2,80	0	1262	Id. id.	1400 indicati	2	15	Id. id.		4
2,46	2,46	0	608	1 motore a duplice espansione	966 indicati	Ruote	10,5	Id. id.		2
2,50	2,50	0	661	Id. id.	980 indicati	Id.	12	Id. id.		2
2,50	2,50	0	661	Id. id.	980 indicati	Id.	12	Id. id.		2
(cargo boats).										
8,10	8,10	0	Portata 8200	1 motore a triplice espansione	2200 indicati	1	10	Caldaie cilindriche a semplice fronte tiraggio Howden.		2
5,42	5,42	0	1480	2 motori a triplice espansione	3200 indicati	2	13	Caldaie cilindriche a semplice fronte		4
per conto di terzi.										
3,75	4,35	0,60	Portata —	1 motore a duplice espansione	400 indicati	1	12	Caldaia cilindrica		1
7,36	7,36	0	6700	2 motori a triplice id.	4200 indicati	2	14	Caldaie a tubi d'acqua con combustione a nafta.		4
7,36	7,36	0	6700	2 motori id. id.	4200 indicati	2	14	Id. id.		4
servizio di traghetto a Venezia.										
1,40	1,40	0	Dislocamen. 33	1 motore a duplice espansione	68 indicati	1	8	Caldaie cilindriche a ritorno di fiamma.		1
1,20	1,20	0	27	Id. id.	48 indicati	1	8	Id. id.		1
1,46	1,46	0	59	Id. id.	130 indicati	1	8	Id. id.		1
	Puntale		Portata							
	1,73		60							
	1,73		60							
	1,73		80							
	1,73		80							
	1,73		120							
	1,73		120							
	1,73		120							

SEDE del COMPARTIMENTI		PERSONALE STABILE ED IN PROVA																	COMPAR										
		Movimento				Trazione				Veicoli			Lavori			addetto agli uffici			Totale		Uffici dei Capi compartim.		Movimento						
		Uffici	Riparti tecnici	Stazioni	Treni	Uffici	Depositi locomotive	Condotta locomotive	Officine	Trazione elettrica - Depositi, condotta, officine	Uffici	Verifica, untura e pulizia	Officine	Uffici	Linee	Impianti trazione elettrica	d'inservienza	operaio	Totale	continuativo	temporaneo	Uffici	Riparti tecnici	Stazioni	Treni				
																										continuativo	temporaneo	continuativo	temporaneo
Torino	2	182	131	4.765	1.438	108	420	1.007	1.455	168	85	394	1.745	216	3.074	175	54	30	15.449	1	1	41	5	12	205	829	1	271	
Milano	3	260	103	5.196	1.483	76	396	1.489	593	249	72	397	813	219	2.797	163	67	26	14.312	1	1	52	1	1	241	1.046	1	384	
Bologna	2	180	57	3.188	1.374	62	273	1.108	609					175	2.070		49		9.147	1	1	38	1	14	169	1.600	1	674	
Venezia	2	138	117	2.612	784	69	186	852	813					132	1.091		29		6.825	2	2	42	3	18	285	863	19	271	
Genova	4	129	66	2.822	966	40	227	741	249	525				168	1.149	196	18		7.300	1	1	11	2	7	128	585	2	112	
Firenze	4	189	75	3.484	1.402	100	473	1.581	1.259		79	334	1.407	178	2.354		49	11	12.979	1	1	31	1	14	112	854	1	477	
Roma	3	151	78	2.202	907	82	223	839	310		36	236	558	145	2.261		36		8.067	1	1	2	34	18	67	667	1	199	
Ancona	3	126	34	1.778	800	50	226	684	346					123	1.064		53		5.887	1	1	29	1	3	112	401	11	200	
Napoli	5	211	66	2.625	1.012	98	333	1.023	988		74	236	1.287	193	2.003		65	13	10.232	1	1	3	1	12	266	624	6	213	
Bari	2	111	34	1.351	610	49	204	671	451					101	1.733		27		5.344	1	1	22	1	15	97	336	2	166	
Reggio Calabria	4	135	35	1.065	423	32	125	390	138					119	1.387		25		3.878	1	1	20		10	76	429	10	152	
Palermo	4	135	70	2.005	773	57	218	659	479		34	113	499	181	2.002		35	2	7.266	1	1	9	2	11	87	347	1	33	
TOTALI	38	1.947	866	33.093	11.972	823	3.304	11.044	7.600	942	380	1.710	6.309	1.950	23.585	534	507	82	106.686	4	4	5	330	17	135	1.845	8.581	53	3.152

Riassunto e

DIREZIONE GENERALE							
SERVIZI ED UNITÀ SPECIALI	PERSONALE STABILE ED IN PROVA	PERSONALE AVVENTIZIO			Totale generale al 30 giug. 1918	Situazione al 30 giug. 1917	Differenze
		in servizio		in complesso			
		continuativo	temporaneo				
Servizi dell'esercizio	Movimento 478	2	57	59	537	548	- 11
	Trazione 190		35	35	225	224	+ 1
	Veicoli 131		41	41	172	172	
	Lavori (a) 320	8	68	76	396	416	- 20
Servizi centrali	Segretariato 163	1	11	12	175	174	+ 1
	Personale 146	2	64	66	212	216	- 4
	Sanitario (b) 129		15	15	144	155	- 11
	Legale (b) 151		24	24	175	185	- 10
	Commerciale 1.181		99	99	1.280	1.349	- 69
	Approvvigionamenti 407	1	172	173	580	499	+ 81
	Ragioneria (b) 663		127	127	790	825	- 35
Servizio Costruzioni	505	158	40	198	703	853	- 150
Unità speciale - Esercizio Navigazione (c)	91		51	51	142	119	+ 23
TOTALI	4.555	172	804	976	5.531	5.735	- 204
Personale addetto agli uffici	d'inservienza 365	22	394	416	781	768	+ 13
	operaio 160	128	235	363	523	568	- 45
Personale esecutivo	Cantiere per trazione elettrica Bologna 63	2	69	71	134	126	+ 8
Lavori	Officina apparati centrali e di blocco Milano 176	1	1	2	178	191	- 13
	Officina materiale fisso Pontassieve 104		5	5	109	109	
Approvvigionamenti	Magazzini, depositi combustibili, agenzie marittime, fabbriche mattonelle 1.607	26	1.272	1.298	2.005	3.118	- 213
Navigazione	Ispettorati di Civitavecchia e Palermo 305	1.762	5	1.767	2.072	2.571	- 499
	Ispettorato di Messina (Navig. dello Stretto) 124	57	43	100	224	269	- 45
TOTALI	2.904	1.998	2.024	4.022	6.926	7.720	- 794
TOTALE GENERALE	7.459	2.170	2.828	4.998	12.457	13.455	- 988

		PERSONALE e a lavori straordinari apparati centrali	
Uffici	Servizi Compartimenti	Stabile ed in prova	In servizio
		continuativo	temporaneo
		4.028	6
		5.082	13
	TOTALE	9.110	19
Personale addetto agli uffici	d'inservienza 846		23
	operaio 182		2
	TOTALE	1.028	25
Movimento	Riparti tecnici 866		17
	Stazioni 33.093		1.845
	Treni 11.972		53
	Depositi locomotive 3.304		350
	Condotta locomotive 11.044		
Trazione	Officine di riparazione 7.600		70
	Trazione elettrica (depositi, condotta, officine) 942		31
Veicoli	Verifica, untura, pulizia 1.710		15
	Officine di riparazione 6.309		32
	Cantiere per trazione elettrica di Bologna 63		2
Lavori	Officina apparati centrali e di blocco Milano e officina materiale fisso di Pontassieve 23.082		7.176
	Linee (esercizio) 523		16
	Linee (personale per lavori straordinari) 1.607		26
Approvvigionamenti	Impianti trazione elettrica (lavori straordinari) 305		1.762
	Magazzini, depositi combustibili, agenzie marittime, fabbriche mattonelle 124		57
Navigazione	Ispettorati di Civitavecchia e Palermo 305		1.762
	Ispettorato di Messina per la navigazione dello Stretto 124		57
	TOTALE	102.544	11.452
	TOTALE GENERALE	112.682	11.496

(a) Compreso il personale di ufficio del cantiere per trazione elettrica di Bologna, dell'officina apparati centrali di Milano e dell'officina materiale fisso di Pontassieve, uffici di navigazione di Genova e Napoli.

sonale al 30 giugno 1918.

ALLEGATO N. 12.

TIMENTI

PERSONALE AVVENTIZIO

Trazione		Velcoli			Lavori			addetto agli uffici		Totali avventizi			TOTALE GENERALE al 30 giugno 1918	SITUAZIONE al 30 giugno 1917	DIFFERENZE																		
Uffici	Depositi locomotive	Condotta locomotive	Officine	Trazione elettrica	Uffici	Verifica, untura e pulizia	Officine	Uffici	Linee	Impianti trazione elettrica	d'inserienza	operato				continuativo	temporaneo	in complesso															
continuativo	temporaneo	continuativo	temporaneo	continuativo	temporaneo	continuativo	temporaneo	continuativo	temporaneo	continuativo	temporaneo	continuativo				temporaneo	continuativo	temporaneo	in complesso														
19	59	197		5	151	8	5	20	11	119	14	13	7	48	856	690	10	58	31		1.181	2.505	3.686	19.135	19.136	-	1						
26	20	538		4	31	6	70	14	2	120	11	19	19	30	898	856	2	28	42	3	1.207	3.257	4.464	18.776	19.119	-	343						
24	3	457		4	126								15	20	871	1.056			1	41	1	1.066	4.050	5.116	14.263	13.211	+	1.052					
35	17	434		4	100								9	13	272	749			33		609	2.560	3.169	9.994	14.474	-	4.480						
I 35	28	368		2	25	17	175						29	40	156	534	4	59	30	2	371	1.981	2.352	9.652	9.744	-	92						
31	73	495		23	92			20		102	4	188	16	26	665	731			1	35		895	3.096	3.991	16.970	16.669	+	301					
10	29	202		8	18			2		75		57	8	28	711	802			3	35		829	2.148	2.977	11.044	10.957	+	87					
9	18	303		8	16								4	18	636	540			2	10		792	1.529	2.321	8.208	8.401	-	195					
14	17	283		5	89			16	1	198	3	132	14	12	692	671			4	21		1.011	2.286	3.297	13.529	13.719	-	190					
17	53	273		5	16								11	23	392	517				15		561	1.401	1.962	7.306	7.386	-	80					
9	18	195		1	83								22	2	488	705				23		615	1.628	2.243	6.121	6.163	-	42					
6	15	140		1	53			7	1	47		12	8	13	540	531				25	1	655	1.234	1.889	9.155	9.669	-	514					
I 235	350	3.885		I 70	800	31	250	79	15	661	32	421	162	273	7.177	8.382	16	145	11	341	7												
5.623								1.208				16.155						359				9.792		27.675		37.467		144.153		148.650		- 4.497	

Dimostrazione del personale addetto e non addetto all'esercizio.

ADDETTO ALLE COSTRUZIONI nari per le linee e le stazioni, alle Officine di Milano e materiale fisso di Pontassieve				SITUAZIONE	DIFFERENZE	PERSONALE ADDETTO ALLE COSTRUZIONI a lavori straordinari per le linee e le stazioni, alle Officine appa- rati centrali di Milano e materiale fisso di Pontassieve					SITUAZIONE	DIFFERENZE
Avventizio		TOTALE GENERALE al 30 giugno 1918	al 30 giugno 1917	Stabile ed in prova		Avventizio			TOTALE GENERALE al 30 giugno 1918	al 30 giugno 1917		
vizio	in complesso					in servizio	in completo					
temporaneo					continuativo	temporaneo						
762	768	4.796	4.847	- 51	527	166	42	208	735	888	- 153	
919	932	6.014	6.234	- 220	56	155	2	157	213	270	- 57	
1.681	1.700	10.810	11.081	- 271	583	321	44	365	948	1.158	- 210	
714	737	1.583	1.519	+ 64	26	10	21	31	57	67	- 10	
25	27	209	217	- 8	60	133	210	343	403	419	- 16	
739	764	1.792	1.736	+ 56	86	143	231	374	460	516	- 56	
135	152	1.018	1.043	- 25								
8.581	10.426	43.519	43.364	+ 155								
3.152	3.205	15.177	15.187	- 10								
3.885	4.235	7.539	8.100	- 561								
I	I	11.045	10.781	+ 264								
800	870	8.470	8.542	- 72								
250	281	1.223	1.189	+ 34								
661	676	2.386	2.742	- 356								
421	453	6.762	6.962	- 200								
69	71	134	126	+ 8								
6.801	13.977	37.059	39.118	- 2.059	280	I	6	7	287	300	- 13	
129	145	668	618	+ 50	503	I	1.581	1.582	2.085	3.448	- 1.363	
1.272	1.298	2.905	3.118	- 213	11		16	16	27	136	- 109	
5	1.767	2.072	2.571	- 449								
43	100	224	269	- 45								
26.205	37.657	140.201	143.730	- 3.529	794	2	1.603	1.605	2.399	3.884	- 1.485	
28.625	40.121	152.803	156.547	- 3.744	1.463	466	1.878	2.344	3.807	5.558	- 1.751	

— (b) Compreso il personale degli uffici distaccati. — (c) Compreso il personale di ufficio degli Ispettorati di Civitavecchia, Palermo e Messina (navigazione dello Stretto) e degli

Esercizio ferrovie secondarie (gruppo Stella).

GRUPPI DI PERSONALE	Personale stabile e in prova	PERSONALE AVVENTIZIO IN SERVIZIO				Totale generale al		Differenze
		continua- tivo	temporaneo		30 giugno 1918	30 giugno 1917		
			per surrogazione assenti	per maggior lavoro			in complesso	
Ufficio dell'esercizio in Palermo .	15	3	8	10	21	36	36	0
<i>Personale esecutivo.</i>								
Movimento	117	11	1	6	18	135	138	- 3
Trazione	89	5	3	7	15	104	120	- 16
Veicoli	17	9	0	5	14	31	29	+ 2
Lavori	127	79	4	242	325	452	514	- 62
TOTALE . . .	350	104	8	260	372	722	801	- 79
TOTALE GENERALE . . .	365	107	16	270	393	758	837	- 79

Aumenti di potenzialità conseguiti nelle stazioni dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918.

COMPARTIMENTI	Fronti di magazzini e tettoie		Fronti di piani caricatori scoperti		Fronti di binari per carico e scarico diretto		Binari per deposito veicoli		Binari di manovra		Aree coperte per deposito		Aree scoperte per deposito	
	Numero dei carri		Numero dei carri		Numero dei carri		Numero dei carri		Numero dei carri		Metri quadrati		Metri quadrati	
	dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918	dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918	dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918	dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918	dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918	dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918	dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1917	dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918
Torino	234	1	474	5	2.718	46	6.318	6.895	39	13.900	90	31.146	193	
Milano	221	4	230	13	1.836	78	11.029	2.255	201	20.676	262	12.790	960	
Milano (speciale)		10		30	727		1.621	1.339						
Venezia	389		960		3.953		9.767	18.006	17	45.169		44.205		
Genova	294		127	2	6.340		4.175	3.483	360	47.371		9.129	44	
Bologna	109		161		1.413	40	2.561	6.869	83	6.449		21.041		
Firenze	189	7	402	13	3.394	39	9.080	5.410	336	18.790	952	27.417	765	
Ancona	69		129	11	1.129		1.897	4.224	3	5.058		8.002	450	
Roma	56	26	143	96	737	74	2.192	1.414	244	5.206	1.625	11.290	6.388	
Napoli	94		165	14	2.250	172	5.454	2.677	45	11.024	240	12.064		
Barl.	24	3	47	4	375	12	1.062	357		2.346		1.887		
Reggio Calabria	42	1	51	3	873	19	1.326	2.305	87	999	72	6.371	100	
Palermo	165	6	132	5	1.678	42	2.025	2.893	227	10.541	351	26.296	4.637	
Totali	1.886	58	3.021	196	27.433	522	58.507	58.127	1.441	187.529	3.598	211.638	13.537	
	1.944		3.217		27.945		59.607	59.568		191.127		225.175		

N. B. — Nelle cifre riguardanti i Compartimenti di Milano e Roma sono comprese le potenzialità delle stazioni delle linee Varese-P. Ceresio, Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo, passate nella rete di Stato il 1° gennaio 1918.

Somme autorizzate, stanziamenti, impegni e spese, dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 per

Numero d'ordine	LINEE	LEGGI	Somme autorizzate	Stanziamenti	Impegni	Lunghezza approssimativa delle linee	Lunghezza delle linee ultimate ed in corso di costruzione	per lavori e			
								per esproprie- zioni	movimenti di materie	opere d'arte	gallerie
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Allacciamento Trastevere Termini e linea di circonvall. di Roma	24-12-903 N. 501 13-4-911 » 311 4-4-912 » 297	22.600.000 »	7.620.000 »	6.032.209,78	17 + 000	2 + 774 »	1.162.090 »	290.894,87	1.658.635,95	—
2	Cuneo-Ventimiglia . .	30-6-904 » 293 4-4-912 » 297	54.500.000 »	48.610.000 »	49.320.889,62	37 + 500	37 + 037,54	1.998.600 »	1.457.601,79	7.322.094,16	21.405.216,27
3	Roma-Napoli	30-6-904 » 293 12-7-908 » 444 12-3-911 » 258 4-4-912 » 297	156.500.000 »	117.730.000 »	153.711.943,09	216 + 000	196 + 843,86	6.945.500 »	12.289.183,65	14.765.629,50	41.669.872,46
4	Spilimbergo-Gemona .	9-7-905 » 413 4-4-912 » 297 31-5-918 » 7730	11.860.000 »	11.800.000 »	10.758.685,21	32 + 000	31 + 640,78	553.730 »	1.277.947,77	2.751.323,78	418.066,95
5	Poggio Rusco-Verona .	9-7-905 » 413 4-4-912 » 297 31-5-918 » 7730	16.200.000 »	14.020.000 »	14.923.286,43	53 + 000	51 + 272,81	1.203.300 »	1.660.649,16	3.297.291,11	—
6	Pietrafitta-Rogliano . .	—	—	—	—	14 + 000	13 + 829,62	182.900 »	573.813,58	1.594.312,91	667.471,11
7	Lagonegro-Spezzano .	9-7-905 N. 413 12-7-908 » 444 4-4-912 » 297 31-5-918 » 7730	31.480.000 »	30.600.000 »	28.501.562,98	103 + 000	22 + 863,52	185.600 »	462.282,54	1.246.209,24	1.283.353,41
8	Cosenza-Paola	—	—	—	—	25 + 000	25 + 087,13	424.610 »	1.069.659,82	4.240.983,55	7.142.596,13
9	Sant'Arcangelo-Urbino	9-7-905 » 413 12-7-908 » 444 4-4-912 » 297	32.500.000 »	12.080.000 »	12.662.196,58	62 + 000	26 + 429,20	451.140 »	1.482.140,23	3.633.649,93	631.774,60
10	Complementari sicule.	9-7-905 » 413 12-7-908 » 444 4-4-912 » 297 31-5-918 » 7730	39.970.000 »	83.420.000 »	88.889.295,47	450 + 000	396 + 105,66	3.644.090 »	7.725.637,04	18.600.111,26	8.359.861,35
11	Linee della Basilicata.	12-7-908 N. 444 4-4-912 » 297	4.900.000 »	4.900.000 »	4.696.884,13	28 + 000	25 + 144,00	191.700 »	364.426,95	794.817,85	—
12	Genova-Tortona e Raccordo di Ronco	12-7-908 » 444 21-7-911 » 846 4-4-912 » 297	163.000.000 »	21.940.000 » 12.070.000 »	35.166.629,17	62 + 000	33 + 755,92	2.894.650 »	2.194.829,82	4.611.428,19	9.233.975,36
13	Firenze-Bologna . . .	12-7-908 » 444 4-4-912 » 297	174.500.000 »	20.040.000 »	21.360.665,17	83 + 000	63 + 072,76	1.603.970 »	—	—	—
14	Fossano-Mondovi-Ceva	19-7-909 » 518 4-4-912 » 297 31-5-918 » 7730	35.850.000 »	32.700.000 »	34.507.487,63	38 + 000	38 + 176,85	1.541.100 »	1.867.271,58	12.370.495,43	8.204.431,63
15	Raccordo S. Stefano Belbo	19-7-909 » 518 4-4-912 » 297	9.000.000 »	270.000 »	70.000, »	—	—	—	—	—	—
16	Raddoppio di binario sulla ferrovia Fornovo-Borgo S. Donnino	26-6-913 » 772	2.100.000 »	1.600.000 »	—	23 + 000	23 + 556,60	—	—	—	—
17	Linee del Veneto. . .	1-11-914 » 1241 1-4-915 » 426 12-9-915 » 1503 17-2-916 » 225 27-2-916 » 308 1-6-916 » 970 13-6-916 » 971 D.L.15-2-917 » 342	29.361.400 »	16.461.400 »	17.963.343,60	128 + 000	100 + 196,62	761.700 »	—	—	—
18	Studi di nuove linee .	12-7-908 » 444 4-4-912 » 297 31-5-918 » 7730	1.000.000 »	600.000 »	468.431,76	—	—	—	—	—	—
Totale generale . . .			839.261.400 »	436.461.400 »	479.033.510,62	1.371 + 500	1.087 + 787,01	23.744.680 »	32.716.338,80	76.886.982,86	99.016.619,27
								23.744.680 »			

la costruzione di nuove linee ferroviarie, affidata all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

AMMONTARE DELLE SPESE

AMMONTARE DELLE SPESE											Data	
provviste appaltati					per materiali di armamento e meccanismi fissi prelevati dai magazzini e provvisti direttamente	lavori e prestazioni eseguiti in economia	per studi, dirigenza, liquidaz. e collaudo			Importo complessivo	di incominciamento del lavori	
fabbricati	posa armamento e massicciata	lavori in economia e diversi	materiali approv- vigionati	compensi			per gli uffici locali	quote del Servizio centrale	quota di spese generali sull'importo delle colonne 20 e 21			
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
027.585,83	154.396,18	566.435,98	—	10.629,90	222.906,62	1.138.243,61	623.477,37	294.925,56	27.450,05	7.077.671,92	10 gennaio 1907	
1.083.417,08	359.117,36	1.860.022,60	25.166,13	1.191.478,48	1.853.059,99	1.487.870,72	2.711.057,50	611.960,65	86.260,72	43.452.925,45	30 agosto 1907	
3.249.471,95	1.460.521,67	5.144.881,61	323.103,11	889.641,66	369.105,70	2.476.029,87	7.499.638,58	2.009.868,72	234.934,64	99.327.383,12	22 novembre 1906	
836.263,97	451.415,89	781.371,41	—	38.616,63	2.027.348,41	329.869,95	1.466.866,59	299.415,94	44.331,96	11.276.569,25	19 gennaio 1909	
1.472.435,28	1.033.633,93	1.367.715,02	41.603,46	263.420,72	2.213.148,70	113.027,15	1.186.828,50	382.740,02	43.182,53	14.278.975,58	23 aprile 1907	
462.757,69	66.792,91	234.894,44	3.895,83	—	482.151,34	256.271,50	747.036,33	137.412,54	22.894,07	5.432.604,25	7 giugno 1909	
301.622,98	199.224,48	431.962,75	97.462,60	102.107,78	898.064,17	1.065.792,80	1.166.065,37	189.057,83	40.199,86	7.669.005,81	25 aprile 1908	
889.745,45	394.709,58	514.278,18	7.179,79	1.433.716,77	1.938.420,90	513.724,79	1.719.655,80	447.507,10	57.465,32	20.788.853,18	11 aprile 1907	
676.844,50	200.558,79	770.636,46	76.617,51	217.392,13	29.020,48	1.700.635,69	1.451.557,75	334.461,04	44.488,85	11.700.918,26	3 giugno 1909	
5.178.723,29	2.530.370,73	3.785.069,91	185.914,33	1.459.744,26	8.877.707,06	14.987.820,94	13.414.390,07	2.964.505,15	417.680,67	92.131.626,06	10 gennaio 1908	
458.381,36	351.277,75	268.412,76	—	372.669,10	670.122,22	117.490,25	853.783,78	132.136,24	304.764,48	4.879.982,74	6 marzo 1909	
1.060.701,39	815.375,32	1.424.697,47	3.360,96	6.572,75	4.090.334,87	485.226,84	3.227.269,80	670.678,68	94.649,67	30.813.751,12	18 aprile 1911	
—	—	—	—	—	973.680,55	9.935.468,72	3.288.092,58	728.337,93	96.279,85	16.625.847,63	9 agosto 1913	
740.841,19	333.984,93	2.074.894,49	148.816,95	—	663.626,50	487.764,37	1.349.446,24	297.755,30	30.559,22	30.119.987,83	1° febbraio 1913	
—	—	—	—	—	—	—	—	48.664,01	1.216,60	49.880,61	—	
—	—	—	—	—	—	—	19.071,10	5.568,72	566,71	25.206,53	1° settembre 1913	
—	—	—	—	—	1.604.564,16	9.685.001,67	1.850.934,89	487.904,38	53.793,30	14.443.898,40	1° novembre 1914	
—	—	—	—	—	—	—	227.269,98	53.967,11	6.465,21	287.702,30	—	
17.338.791,96	8.351.379,52	19.225.273,08	907.722,67	5.985.990,48	26.913.261,67	44.780.236,87	42.802.442,23	10.096.886,92	1.616.183,71	40.382.790,04		
332.122.597,18							54.515.512,86					

Potenzialità delle stazioni al 30 giugno 1905 e

COMPARTIMENTI	Fronti di magazzino e tettoie				Fronti di piani caricatori scoperti				Fronti di binario per carico e scarico diretto			
	Numero dei carri											
	Potenzialità al 30 giugno 1905	Aumento potenzialità al 30 giugno 1918	Potenzialità complessiva al 30 giugno 1918	Percentuale aumenti potenzialità dal 30 giugno 1905 al 30 giugno 1918	Potenzialità al 30 giugno 1905	Aumento potenzialità al 30 giugno 1918	Potenzialità complessiva al 30 giugno 1918	Percentuale aumenti potenzialità dal 30 giugno 1905 al 30 giugno 1918	Potenzialità al 30 giugno 1905	Aumento potenzialità al 30 giugno 1918	Potenzialità complessiva al 30 giugno 1918	Percentuale aumenti potenzialità dal 30 giugno 1905 al 30 giugno 1918
Torino	475	235	710	49	1.151	479	1.630	41	3.568	2.764	6.332	77
Milano	500	225	725	45	674	243	917	36	3.408	1.914	5.322	56
Idem (Divisione speciale Lavori).	"	10	10	100	"	30	30	100	"	727	727	100
Venezia	484	389	873	80	616	960	1.576	155	2.343	3.953	6.296	168
Genova	469	294	763	62	604	129	733	21	6.381	6.340	12.721	99
Bologna	1.073	109	1.182	10	1.153	161	1.314	13	2.952	1.453	4.405	49
Firenze	1.146	196	1.342	17	1.038	415	1.453	40	1.800	3.433	5.233	190
Ancona	256	69	325	26	572	140	712	24	1.260	1.129	2.389	89
Roma	355	82	437	23	863	239	1.102	27	1.529	811	2.340	53
Napoli	331	94	425	28	724	179	903	24	1.658	2.422	4.030	146
Bari	220	27	247	12	482	51	533	10	1.105	387	1.492	35
Reggio Calabria	143	43	186	30	323	54	377	16	287	892	1.179	310
Palermo	210	171	381	81	436	137	573	31	624	1.720	2.344	275
Totale	5.662	1.944	7.606	34	8.636	3.217	11.853	37	26.915	27.945	54.860	103

aumento verificatosi al 30 giugno 1918.

Binari per deposito veicoli				Binari di manovra				Aree coperte per deposito				Aree scoperte per deposito			
Metri quadrati															
Potenzialità al 30 giugno 1905	Aumento potenzialità al 30 giugno 1918	Potenzialità complessiva al 30 giugno 1918	Percentuale aumenti potenzialità dal 30 giugno 1905 al 30 giugno 1918	Potenzialità al 30 giugno 1905	Aumento potenzialità al 30 giugno 1918	Potenzialità complessiva al 30 giugno 1918	Percentuale aumenti potenzialità dal 30 giugno 1905 al 30 giugno 1918	Potenzialità al 30 giugno 1905	Aumento potenzialità al 30 giugno 1918	Potenzialità complessiva al 30 giugno 1918	Percentuale aumenti potenzialità dal 30 giugno 1905 al 30 giugno 1918	Potenzialità al 30 giugno 1905	Aumento potenzialità al 30 giugno 1918	Potenzialità complessiva al 30 giugno 1918	Percentuale aumenti potenzialità dal 30 giugno 1905 al 30 giugno 1918
9.565	6.318	15.883	66	14.571	6.934	21.505	47	34.547	13.990	48.537	40	84.384	31.339	115.723	37
17.620	11.230	28.850	63	1.080	2.255	3.335	208	33.300	20.938	54.238	62	52.507	13.750	66.257	26
"	1.621	1.621	100	"	1.339	1.339	100	"	"	"	"	"	"	"	"
8.648	9.902	18.550	114	6.080	18.023	24.103	296	126.600	45.169	171.769	36	54.436	44.205	98.641	81
9.414	4.175	13.589	45	4.847	3.843	8.690	79	55.487	47.371	102.858	85	27.870	9.173	37.043	32
10.307	2.561	12.868	24	9.401	6.952	16.353	74	66.884	6.449	73.333	9	108.866	21.041	129.907	19
4.857	9.552	14.409	196	7.638	5.746	13.384	75	34.531	19.742	54.273	57	106.063	28.182	134.245	26
1.919	1.955	3.874	101	10.091	4.227	14.318	41	15.574	5.058	20.632	32	45.693	8.452	54.145	18
3.387	2.272	5.659	66	11.973	1.658	13.631	13	35.211	6.831	42.042	19	82.940	17.678	100.618	21
7.099	5.498	12.597	77	5.411	2.722	8.133	50	25.454	11.264	36.718	44	52.274	12.064	64.338	23
4.732	1.062	5.794	22	3.606	357	3.963	9	16.969	2.346	19.315	13	34.849	1.887	36.736	5
1.037	1.328	2.365	128	4.761	2.392	7.153	50	8.898	1.071	9.969	12	27.597	6.471	34.068	25
1.344	2.133	3.477	158	2.314	3.120	5.434	134	12.671	10.892	23.563	86	5.440	30.933	36.373	568
79.929	59.607	139.536	74	81.773	59.568	141.341	72	466.126	191.121	657.247	41	682.919	225.175	908.094	33

**Raddoppiamenti di binario approvati dal 30 giugno 1905 e attivati od in corso di esecuzione
al 30 giugno 1918.**

LINEE	TRONCHI	LUNGHEZZE		ANNOTAZIONI	
		per tronchi (chm.)	totali per linee (chm.)		
Torino-Modane . . .	Quadrivio Zappata-Collegno .	7,427	54,915	Attivato il 1° dicembre 1908	
	Collegno-Alpignano	4,217		Attivato il 10 dicembre 1911	
	Alpignano-Avigliana	10,093		Attivato il 31 agosto 1912	
	Avigliana-Bussoleno	21,430		Attivato il 18 maggio 1915	
	Salbertrand-Beaulard	11,748		Attivato il 18 dicembre 1909	
Alessandria-Arona .	Novara-Mortara	24,235	52,637	Attivato il 2 aprile 1909	
	Mortara-Torreberetti	22,175		Attivato il 1° maggio 1910	
	Torreberetti-Valenza	6,227		Attivato il 27 marzo 1906	
Torino-Pinerolo . . .	Bivio Sangone-Sangone	0,735	0,735	Attivato il 15 ottobre 1909	
Bivio Crocetta-Bivio Lagrange	Bivio Crocetta-Bivio Lagrange	1,303	1,303	Attivato il 1° luglio 1917.	
Gallarate-Varese . .	Gallarate-Albizzate	7,518	18,457	Attivato il 10 agosto 1908	
	Albizzate-Gazzada	6,512		Attivato il 1° maggio 1911	
	Gazzada-Varese	4,427		Attivato l' 11 febbraio 1915	
Lecco-Bergamo . . .	Calolzio-Lecco	6,887	6,887	Attivato il 1° giugno 1906	
Monza-Calolzio . . .	Monza-Usmate	11,804	11,804	Ultimate le espropriazioni. - Non ancora approvati i lavori	
Domodossola-Iselle .	Domodossola-Iselle	16,870	16,870	Approvato il 1° gruppo per la formazione della sede. Non ancora iniziati i lavori	
Schio-Vicenza . . .	Doppio Bivio Bacciglion-Thiene .	20,058	21,379	Attivato il 31 marzo 1917	
	Schio Centrale-Schio succursale	1,321		Attivato il 15 luglio 1917	
Milano-Venezia . . .	Mestre-Bivio Laguna	4,377	5,021	Attivato il 29 aprile 1912	
	Allargamento a 6 binari del 1° tratto del Ponte Laguna	0,644		Ultimato. Questi binari sono utilizzati per manovre e deposito veicoli in attesa del completo allargamento del ponte	
	Venezia e Scali	3,444		3,444	Attivato il 10 ottobre 1915
	Mestre-S. Michele del Quarto	15,675		Attivato il 1° agosto 1912	
	S. Michele del Quarto-Meolo .	8,174		Attivato il 1° aprile 1913	
Mestre-Portogruaro .	Meolo-S. Donà di Piave	8,829	58,177	Attivato il 10 novembre 1913	
	S. Donà di Piave-Ceggia	7,900		Attivato il 15 settembre 1914	
	Ceggia sponda destra del fiume Livenza	4,244		Attivato il 21 dicembre 1916	
	S. Stino di L.-Portogruaro . .	13,355		Attivato il 1° agosto 1913	
Casarsa - Portogruaro	Casarsa-S. Vito al Tagliamento	5,125	5,125	Attivato il 15 ottobre 1916	
Padova-Bassano . . .	Padova Cle-Camposampiero . .	18,187	18,187	Attivato il 24 ottobre 1916	
Camposampiero-Montebelluna	Camposampiero-Castelfranco .	11,728	28,178	Attivato il 24 ottobre 1916	
	Castelfranco-Montebelluna . .	16,450		Attivato il 10 aprile 1916	
B° Altichiero-Padova C.M.-B. Brusegana	Bivio Altichiero-Padova C. M.- Bivio Brusegana	3,575	3,575	Attivato il 24 ottobre 1916	
Mestre-Cormons . . .	Mestre-Treviso	20,907	147,748	Attivato il 14 novembre 1907	
	Treviso-Conegliano	26,954		Attivato il 1° dicembre 1910	
	Conegliano-Bivio Cervada . . .	2,574		Attivato il 3 maggio 1915	
	Bivio Cervada-Pianzano	5,006		Attivato il 1° settembre 1912	
	Pianzano-Sacile	9,520		Attivato il 15 luglio 1912	
	Sacile-Casarsa	27,951		Attivato il 1° maggio 1912	
	Casarsa-Codroipo	9,717		Attivato il 26 maggio 1915	
	Tratto in corrispondenza al Ponte sul Tagliamento.	1,048		Attivato il 26 luglio 1917	
	Codroipo-Pasian Schiavonesco	11,526		Attivato il 6 luglio 1915	
	Pasian Schiavonesco-Udine . .	11,365		Attivato 1° agosto 1915	
Udine-Cormons	21,180	Attivato il 5 aprile 1917			

LINEE	TRONCHI	LUNGHEZZE		ANNOTAZIONI
		per tronchi (chm.)	totali per linee (chm.)	
Vicenza-Treviso . . .	Vicenza-Carmignano di Brenta	16,918	58,681	Attivato il 5 marzo 1911
	Fontaniva-Cittadella	3,704		Attivato il 5 marzo 1911
	Cittadella-Castelfranco	11,841		Attivato il 16 agosto 1910
	Castelfranco-Treviso	24,552		Attivato il 5 luglio 1910
	Carmignano di Brenta-Sponda destra del fiume Brenta	1,666		Attivato il 22 marzo 1917
Verona-Mantova- Modena	Verona (Porta Nuova)-Dosso- buono	7,178	7,178	Attivato il 17 aprile 1918
	Bologna-Castelmaggiore	9,794		Attivato il 20 febbraio 1910
Bologna-Padova . . .	Castelmaggiore-S. Giorgio di Piano	7,975	97,520	Attivato il 1° giugno 1910
	S. Giorgio di P.-S. Pietro in Casale	6,110		Attivato il 16 agosto 1910
	S. Pietro in Casale-Poggio Renatico	10,000		Attivato il 1° ottobre 1911
	Poggio Renatico-Chiesuola	6,944		Attivato il 10 giugno 1912
	Chiesuola-Ferrara	6,007		Attivato il 1° luglio 1912
	Ferrara-Pontelagoscuro	4,250		Attivato il 1° agosto 1909
	S. Maria Maddalena-Arquà	17,193		Attivato il 16 agosto 1910
	Arquà-Rovigo	8,300		Attivato il 1° giugno 1910
	Rovigo-Stanghella	6,736		Attivato il 1° aprile 1911
	Stanghella-Monselice	14,211		Attivato il 1° giugno 1910
Sampierdarena-Con- fine francese	Ventimiglia-Confini francese	7,286	14,996	Attivato il 12 maggio 1910
	Sampierdarena-Sestri Ponente chm. 134 + 212-chm. 136 + 402 fra S. Remo e Ospedaletti Ligure	3,492		Non ancora iniziati i lavori
	chm. 144 + 264-chm. 146 + 292 fra Bordighera e Ventimiglia	2,190		Eseguito per 78 %
Tortona-Arquata Scivia	Tortona-ArquataScivia	2,028	24,511	Attivato il 18 marzo 1917
Genova-Pisa	Genova P. R.-Quarto	4,400	42,523	Attivato il 12 agosto 1915
	Quarto-Quinto-Nervi	3,840		Attivato il 18 dicembre 1916 per un tratto e 20-6-917 per l'altro
	Nervi-Pieve di Sori	3,682		Attivato il 22 febbraio 1917
	Pieve di Sori-Camogli	7,210		Eseguito per 93 %
	Camogli-S. Margherita	5,186		Idem 93 %
	S. Margherita-Zoagli	6,042		Idem 86 %
	Zoagli-Chiavari	4,772		Attivato il 20 marzo 1913
Parma-Spezia	Vezzano-Sarzana con ponte sul Magra	7,391	8,667	Attivato il 1° aprile 1911
Pisa Livorno-Roma . . .	Borgotaro-Grondola Guinadi	8,667	8,667	Attivato il 15 settembre 1914
	Vada-Cecina	5,928	172,125	Attivato il 2 aprile 1910
	Cecina-Bolgheri	7,872		Attivato il 1° agosto 1912
	Bolgheri-Campiglia	26,967		Attivato il 1° dicembre 1912
	Campiglia-Follonica	17,197		Eseguito per 75 %
	Follonica-Scarlino	6,872		Idem 85 %
	Scarlino-chm. 209	13,683		Ultimate le espropriazioni. - Non ancora ini- ziati i lavori
	Chm. 209-Giuncarico	2,400		Eseguito per 98 /100
	Giuncarico-Montepescali	7,190		Ultimate le espropriazioni. - Non ancora ini- ziati i lavori
	Montepescali-Grosseto	12,314		Attivato il 6 luglio 1910
	Grosseto-Rispescia	7,183		Non ancora iniziati i lavori
Rispescia-Alberese	7,420	Attivato il 27 ottobre 1916		
Alberese-Albegna	16,621	Attivato il 25 maggio 1915		
Albegna-Orbetello	6,496	Attivato il 1° maggio 1910		
Orbetello-S. Agostino	25,778	Attivato il 25 luglio 1909		
S. Agostino-Montalto	2,048	Attivato il 1° ottobre 1909		

LINEE	TRONCHI	LUNGHEZZE		ANNOTAZIONI
		per tronchi (chm.)	totali per linee (chm.)	
Firenze-Chiusi	Firenze-Pontassieve	19,868	95,094	<i>Attivato il 3 novembre 1908</i> <i>Attivato il 1° ottobre 1914</i> <i>Attivato il 31 ottobre 1914</i> <i>Attivato il 15 agosto 1916</i> <i>Attivato il 15 febbraio 1910</i> Eseguito per 15 % Ultimate le espropriazioni. Non ancora iniziati i lavori
	Pontassieve-S. Ellero	5,085		
	S. Ellero-Rignano	3,116		
	S. Giovanni-Montevarchi	5,427		
	Montevarchi-Laterina	12,519		
	Terontola-Chiusi	28,530		
Firenze (C. Marte) - Rifredi	Figline-S. Giovanni	7,949	3,948	Idem. idem. Approvate le espropriazioni che sono in corso di esecuzione Eseguito per 40 %
	Figline-Incisa	5,621		
	Incisa-Rignano	6,979		
Bologna-Ancona	Firenze (C. Marte) - Rifredi	3,948	203,995	<i>Attivato il 1° giugno 1908</i> <i>Attivato il 1° marzo 1910</i> <i>Attivato il 1° settembre 1910</i> <i>Attivato il 18 febbraio 1911</i> <i>Attivato il 20 dicembre 1910</i> <i>Attivato il 15 settembre 1910</i> <i>Attivato il 15 luglio 1914</i> <i>Attivato il 20 settembre 1914</i> <i>Attivato il 16 settembre 1907</i>
	Bologna-Faenza	49,401		
	Faenza-Forlì	14,514		
	Forlì-Forlimpopoli	7,592		
	Forlimpopoli-Savignano	24,709		
	Savignano-S. Arcangelo di R.	4,574		
	S. Arcangelo di R.-Rimini	10,252		
	Rimini-Pesaro	33,380		
Foggia-Bari	Pesaro-Falconara	50,866	122,558	<i>Attivato il 26 gennaio 1910</i> Eseguiti i movimenti di terra e le opere d'arte per 80 % Ultimati i movimenti di terra Idem idem Idem idem Idem idem Eseguiti i movimenti di terra e le opere d'arte per 90 %
	Falconara-Ancona	8,707		
Foggia-Cervaro	Foggia-Incoronata	10,282	8,647	<i>Attivato il 1° agosto 1914</i>
	Incoronata-Cerignola	23,952		
Cervaro-Napoli	Cerignola-Trinitapoli	17,401	3,965	Eseguito per 30 %
	Trinitapoli-Barletta	16,230		
Napoli-Potenza	Barletta-Bisceglie	20,610	36,755	<i>Attivato il 25 luglio 1909</i> <i>Attivato il 14 novembre 1912</i> <i>Attivato il 15 agosto 1912</i> Eseguito per 42 %
	Bisceglie-Giovinazzo	15,656		
	Giovinazzo-Bari	18,427		
	Foggia-Cervaro	8,647		
Cervaro-Napoli	Casoria-chm. 192 + 368	3,965	3,965	Eseguito per 30 %
	Nocera-Cava dei Tirreni	8,586		
	Cava dei Tirreni-Vietri	3,792		
Napoli-Potenza	Vietri-Salerno	4,673	19,704	Eseguito per 42 %
	Salerno-Battipaglia	19,704		
Totale Chm.			1.355,605	(1)

(1) Di cui Chm. 1.056,642 già attivati.

AVVERTENZA. — Furono inoltre costruiti dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1918 e attivati a doppio binario:

Musocco-Bivio Greco-Milano (Lambrate)	Chm.	13,085
Greco-Bivio Greco	»	1,767
Roma (Tuscolana)-Portonaccio	»	3,730
Bivio succursale-Campasso-S. Benigno (Ponte Biagio Assereto)	»	5,365
Campasso-S. Benigno (Molo nuovo)	»	0,478
Bivio Rivarolo-Campasso-S. Limbania (scalo)	»	3,858
Torino (stazione smistamento)-Quadrivio Zappata-Torino (Porta Susa)	»	5,212
Alessandria (stazione smistamento)-Bivio Bormida-Alessandria (st. c.)	»	1,679
Bivio Bergamo-Treviglio Ovest	»	1,743
Alessandria (stazione smistamento)-Bivio Tanaro-Alessandria (st. c.)	»	2,014
Livorno (centrale)-Vada	»	27,766
Bivio Calambrone-Livorno (centrale)	»	3,112
Doppio bivio Mandrone-Portonaccio	»	4,252
Quadrivio Gazzera-Quadrivio Catene-Mestre (scalo merci)	»	1,197
Bivio Busalla-Bivio Ronco	»	1,314
Treviso (stazione)-Treviso (scalo merci)	»	1,398
Scalo Farini (Milano)-Bivio Musocco	»	2,228
Susegana-Montebelluna	»	20,439
Bivio Feltrina-Bivio S. Gaetano	»	2,118
Cavazzale-Lisiera (racordo)	»	5,891
Doppio bivio S. Lucia-Bivio Megliaro	»	2,262
TOTALE Chm.		110,208

ANNO 1917-18

Asi-Chilometro						
Carrozze	Bagagliai	Carri per merci e bestiame	Carrozze postali e cellulari	Carri per treni materiali di servizio	TOTALE	
Sulle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in territorio italiano (comprese quello occupate)						
Linee dello Stato	952.303.059	177.910.135	2.259.358.556	77.726.577	1.351.646	3.468.649.973
	46.446.829	8.993.121	765.620.806	7.335.077	1.012.135	829.407.968
	998.749.888	186.903.256	3.024.979.362	(2) 85.061.654	2.363.781	4.298.057.941
	1.623.922	529.136	824.582	"	6.878	2.984.518
	65.226	"	289.910	"	3.288	358.424
	1.689.148	529.136	1.114.492	"	10.166	3.342.942
Sulle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in territorio estero						
Linee secondarie — gruppo Sicilia (materiale delle ferrovie dello Stato)	829.718	255.304	2.681.546	6.740	2.016	3.845.334
	184.102	33.972	1.658.340	12.564	1.968	1.890.946
	1.013.820	289.276	4.339.886	89.304	3.984	5.736.270
Sulle linee esercitate da Amministrazioni estere in territorio italiano						
Materiale delle ferrovie dello Stato (1) . . .	1.021.875	297.455	2.843.003	57.478	1.373	4.221.184
	121.290	18.255	2.004.043	"	40	2.143.628
	1.143.165	315.710	4.847.046	57.478	1.413	6.364.812
Su linee di altre Amministrazioni (servizio cumulativo italiano ed estero)						
Materiale delle ferrovie dello Stato (3) . . .	"	"	"	"	"	"

(1) Per le circostanze eccezionali nelle quali si è svolto il servizio ferroviario, non è stato possibile, dall'anno 1914-15, di indicare distintamente le percorrenze relative al materiale di altre amministrazioni.
 (2) Compresa la percorrenza del materiale di proprietà del Ministero dell'Interno e del Ministero delle Poste e dei Telegrafi.
 (3) Le circostanze eccezionali nelle quali durante l'anno 1917-18 si è svolto il servizio ferroviario non permisero di raccogliere in tempo i dati statistici relativi al servizio cumulativo.

Percorrenza dei treni e del materiale

ANNO

COMPARTIMENTI	PERCORRENZA DEI TRENI DELLE FERROVIE DELLO STATO SULLA PROPRIA RETE								
	Viaggiatori e misti					Merchi			
	Diretti	Omnibus e accelerati	Misti	Bis, speciali e facoltativi	TOTALE	con viaggiatori	senza viaggiatori	Speciali e facoltativi	TOTALE
	Chilometri					Chilometri			
Torino	445.110	2.247.446	44.048	922.259	3.658.863	119.859	2.723.522	2.093.860	4.937.241
	68.255	192.996	16.790	83.233	361.274	5.658	405.950	351.133	762.741
Milano	556.957	1.802.267	196.578	1.278.750	3.834.552	128.139	2.244.449	4.761.742	7.134.330
	147.813	812.064	13.068	50.383	1.023.328	"	149.711	231.739	381.450
Venezia	210.398	1.164.154	47.685	1.539.424	2.961.661	"	559.036	2.864.274	3.423.310
	"	11.622	4.380	3.312	19.314	"	6.337	16.955	23.292
Genova	345.510	726.190	68.722	423.457	1.563.879	34.930	1.383.948	1.675.564	3.094.442
	104.956	275.310	"	177.292	557.558	"	621.515	389.046	1.010.561
Bologna	873.167	1.536.348	86.144	1.933.331	4.428.990	14.519	2.014.858	4.259.029	6.288.406
Firenze	821.228	2.074.114	93.550	1.091.109	4.080.001	146.893	3.731.688	2.756.710	6.635.291
Ancona	566.209	1.382.264	53.273	1.077.397	3.079.143	30.048	1.366.389	1.930.773	3.327.210
Roma	1.266.819	1.680.113	152.723	1.121.737	4.221.392	199.225	2.349.578	2.003.534	4.552.337
Napoli	840.952	1.514.456	97.937	587.829	3.041.174	113.503	1.683.985	1.422.722	3.220.210
Bari	690.391	956.577	173.230	502.094	2.322.292	61.205	919.332	1.299.875	2.280.412
Reggio Calabria	777.395	1.296.513	15.420	356.027	2.445.355	207.237	1.474.219	1.042.440	2.723.896
Palermo	746.488	1.285.650	264.150	251.830	2.548.118	116.743	894.630	618.281	1.629.654
IN COMPLESSO	8.461.648	18.958.084	1.327.698	11.399.464	40.146.894	1.177.959	22.529.147	27.717.677	51.424.783
Linee secondarie (gruppo Sicilia)	"	"	242.224	390	242.614	2.053	2.065	4.653	8.771

- (1) Percorrenze di treni elettrici. Comprendono le linee: confine francese-Torino (chm. 478.904), Torino-Pinerolo (chm. 64.828), Torino-S. Giuseppe di Cairo (chm. 231.210)
(2) Percorrenze di treni elettrici. Comprendono le linee: Arona-Milano (chm. 158.840), Luino-Milano (chm. 34.589), Varese-Milano (chm. 445.558), Chiavenna-Colico
(3) Percorrenze in territorio occupato. Comprendono le linee: Ala-confine tirolese, Cormons-confine illirico e Grigno-confine tirolese.
(4) Percorrenze di treni elettrici. Comprendono le linee: Novi Ligure-Genova e Scali (chm. 937.769) e Savona Letimbro-Genova (chm. 630.950).
(5) Percorrenze di treni elettrici chm. 4.104.933.
(6) Si sono avuti inoltre 124.032 treni-chilometri [viaggiatori elettrici 27.864, merci elettrici 95.400, materiali e di servizio elettrici 768] effettuati dalle Ferrovie del territorio italiano.

rotabile per Compartimento.

1917-18.

			PERCORRENZA SULLA RETE DELLE FERROVIE DELLO STATO DEL MATERIALE PROPRIO E DI ALTRE AMMINISTRAZIONI						
Viaggiatori e merci	Materiali e di servizio	In complesso	Carrozze	Bagagliai	Carri da merci carichi	Carri da merci vuoti	Carri per treni materiali e di servizio	Postali e cellulari	TOTALE
Chilometri			Asai-chilometri						
8.596.104	40.512	8.636.616							
		(1)	94.758.363	18.253.282	228.009.236	92.798.414	807.083	8.533.687	443.160.065
1.124.015	1.023	1.125.038							
10.968.882	5.381	10.974.263							
		(2)	121.026.277	23.386.883	340.091.687	163.849.948	88.100	8.740.964	657.183.859
1.404.778	6.389	1.411.167							
6.384.971	7.311	6.392.282	84.937.009	13.483.100	168.197.487	95.692.256	260.362	4.190.973	366.761.187
		(3)	461.248	72.766	660.063	439.552	280	32.233	1.666.142
42.606	14	42.620							
4.658.321	5.059	4.663.380							
		(4)	57.945.603	11.756.905	167.508.743	75.562.267	74.758	5.504.017	318.352.293
1.568.119	609	1.568.728							
10.717.396	4.675	10.722.071	123.212.284	23.724.435	354.932.789	114.545.574	109.600	9.718.509	626.243.191
10.715.292	10.390	10.725.682	107.043.850	23.325.097	267.829.667	72.891.283	85.894	9.196.408	480.372.198
6.406.353	6.999	6.413.352	77.434.856	13.430.392	173.250.181	43.108.179	62.068	7.245.579	314.531.255
8.773.729	20.979	8.794.708	108.424.609	20.345.911	192.161.003	27.783.693	77.958	10.693.794	359.486.968
6.261.384	14.439	6.275.823	69.499.588	12.819.391	117.665.324	22.592.808	105.960	7.178.063	229.861.134
4.602.704	25.481	4.628.185	56.312.578	9.630.562	99.692.236	28.258.592	368.354	5.445.182	199.707.504
5.169.251	3.675	5.172.926	55.640.139	9.102.017	86.140.028	16.992.377	51.548	4.832.802	172.758.911
4.177.772	30.042	4.207.814	42.053.484	7.572.515	63.220.112	11.105.864	271.816	3.749.443	127.973.234
91.571.677	182.978	(5) (6) 91.754.655	998.749.888	186.903.256	2.259.358.556	765.620.806	2.363.781	85.061.654	4.298.057.941
251.385	4.879	256.264	1.689.148	529.136	824.582	289.910	10.166		3.342.942

e S. Giuseppe di Cairo-Savona (chm. 350.096).
(chm. 75.562), Sondrio-Colico (chm. 192.981), Colico-Lecco (chm. 194.167), Lecco-Usmate Carnate-Monza (chm. 293.604) e Porto Ceresio-Varese (chm. 25.866).

Stato su territorio estero e 164.260 treni-chilometri [viaggiatori 44.058, merci 120.006, materiali e di servizio 106 a vapore] effettuati da altre Amministrazioni su

Percorrenza dei locomotori a vapore ed elettrici (locomotive e automotrici).

ANNO 1917-18.

SPECIFICAZIONE	LINEE A SCARTAMENTO ORDINARIO								LINEE a scartamento ridotto		
	Percorrenza dei locomotori delle ferrovie dello Stato										
	a vapore				elettrici						
	locomotive			automotrici	locomotive		automotrici				
	sulla rete (1)	su altre reti (2) (4)	noleggiate ad altre amministr. (5)		sulla rete		su altre reti (2) (4)			Percorrenza di locomotive di altre amministrazioni sulla rete delle ferrovie dello Stato (3) (4)	
Chilometri											
Viaggiatori	diretti	9.854.101	45			369.559	204.345	8.268	5.485	15.516	
	omnibus e acceler.	21.334.301	29.672		21.433	1.101.010	920.780	19.984	28.065	52.202	
	misti	1.505.054	2.595			32.506	819			11.126	246.722
	bis, speciali e facolt.	12.697.767	182.526			353.141	50.539	23.096	1.522	99	390
	In complesso. . . .	45.391.223	214.838		21.433	1.856.216	1.176.483	51.348	35.072	78.943	247.112
Treni	con viaggiatori . .	1.387.531	30	2.308.530		6.284				51.704	2.053
	Merzi senza viaggiatori .	26.487.991	386			1.990.009	1.364	35.388	620	7.440	2.065
	speciali e facoltativi	34.375.833	149.824			1.601.485	9.283	170.316		86.906	4.653
	In complesso. . . .	62.251.355	150.240			3.597.778	10.647	205.704	620	146.050	8.771
Materiali e di servizio . .	189.217	6.216			3.736	8.680	780		243	4.879 (8)	
TOTALE	107.831.795	371.294	2.308.530	21.433	5.457.730	1.195.810	257.832	35.692	225.236	260.762	
Locomotori isolati	5.035.628 (6)	3.494	165.634 (6)	149	407.897 (7)	17.573 (7)	52.156			10.493	1.046
Locomotori di manovra	21.448.220	4.636	235.957	51.918	55.101	16.704	5.649			239.409	46.572
TOTALE GENERALE	134.315.643	379.424	2.710.121	73.500	5.920.728	1.230.087	315.637	35.692	475.138	308.380	

	con treni	isolate	manovre
(1) Comprese le percorrenze sui tronchi in territorio occupato.	42.570 8.416 7.016	296 594	54 32.076 17.040
(2) Percorrenze sui tronchi	257.832 124 35.692	52.156 4	5.649 6
(3) Percorrenze a vapore sui tronchi	71.619 22.517 101.344 28.176 1.580	4.368 6.125	729
Percorrenze a vapore in manovra negli scali di Genova			238.680

(4) In servizio con personale e materie dell'Ente proprietario.

(5) In servizio con personale e materie dell'Amministrazione che le ha prese a nolo.

(6) Escluse le corse di prova (locomotive chm. 55.124, automotrici chm. 60).

(7) Comprese le corse di prova (locomotive chm. 1.364, automotrici chm. 4.086).

(8) In questa cifra sono comprese le percorrenze delle locomotive sui tronchi in costruzione.

N.B. — Nelle percorrenze a vapore sulla rete sono comprese quelle effettuate da n. 29 locomotive prese a nolo dalle Ferrovie dello Stato (con treni, chm. 458.759; in manovra, chm. 145.920 = totale, chm. 604.679).

Consumi di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche nel 1917-18 e relativa spesa.

SPECIFICAZIONE delle materie consumate	Quantità consumata			Importo (1)			Prezzi medi		
	effettiva	ragguagliata (2)		TOTALE	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	effettiva	ragguagliata	
		completivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)						per chilometro di treno
	Chilogrammi								
Lire									
I. — Locomotive.									
Materie grasse per unguimento { olio per dinamometri simi e boccole sevo	20.661 470.908 132	20.661 235.454 264	0,0033 0,0378 0,0001	0,0057 0,0647 0,0001	23.408 443.030 228	0,0038 0,0710 0,0001	0,0064 0,1218 0,0001	1,133 0,941 1,727	1,133 1,882 0,864
TOTALE	491.701	256.379	0,0411	0,0705	466.666	0,0748	0,1283	0,949	1,820
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale petrolio	16.737 27.020	16.737 27.020	0,0027 0,0043	0,0046 0,0074	38.071 26.783	0,0061 0,0043	0,0105 0,0073	2,275 0,991	2,275 0,991
TOTALE	43.757	43.757	0,0070	0,120	64.854	0,0104	0,0178	1,482	1,482
II. — Automotrici.									
Materie grasse per unguimento { olio per dinamometri simi e boccole sevo	222 20.672 10	222 10.336 20	0,0002 0,0082 0,0001	0,0004 0,0166 0,0001	258 17.775 31	0,0002 0,0140 0,0001	0,0004 0,0286 0,0001	1,162 0,860 3,100	1,162 1,720 1,550
TOTALE	20.904	10.578	0,0084	0,0170	18.064	0,0142	0,0290	0,864	1,708
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale petrolio	328 45	328 45	0,0003 0,0001	0,0005 0,0001	724 46	0,0006 0,0001	0,0011 0,0001	2,207 1,022	2,207 1,022
TOTALE	373	373	0,0003	0,0006	770	0,0006	0,0012	2,064	2,064
In complesso	512.605 44.130	266.957 44.130	0,0356 0,0059	0,0627 0,0104	484.730 65.624	0,0646 0,0087	0,1138 0,0154	0,946 1,487	1,816 1,487

(1) In base agli addebiti dei magazzini.
 (2) Ad olio per cilindri per le materie d'ungimento ed a petrolio per le materie d'illuminazione.
 (3) Compresi i percorsi per cose di prova } Modane-confine francese = locomotive 124.032 — treni 124.032.
 Varese-Porto Ceresio = automotrici km. 29.350 — treni km. 29.350.
 NB. Tanto i consumi quanto le percorrenze esposte in questo quadro sono riferiti al servizio complessivo fatto dalle locomotive ed automotrici delle Ferrovie dello Stato con personale proprio e materie proprie, sia su tutte le linee elettrificate della rete dello Stato, sia sulla linea Varese-Porto Ceresio anche nel periodo anteriore al riscatto (1° gennaio 1918).

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici a vapore a scartamento ordinario nel 1917-18 e relativa spesa.

SPECIFICAZIONE delle materie consumate	Quantità consumata			Importo (1)			Prezzi medi per unità consumata	
	effettiva	ragguagliata (2)		Totale	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	effettiva	ragguagliata
		complessivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)						per chilometro di treno
Chilogrammi								
I. — Locomotive.								
Combustibile	litantrace . . .	1.928.919.155	1.928.919.155	484.619.152	3.5979	5,5111	251,239	251,239
	mattonelle . . .	459.074.026	452.042.164	110.272.933	0,8175	1,2540	240,207	243,944
	coke (metallur- gico)	6.963.824	5.571.060	1.991.045	0,0148	0,0226	285,912	357,390
	carbonella . . .	4.672.186	2.336.093	349.891	0,0026	0,0040	74,888	149,776
	legna	110.753.457	40.850.852	6.028.946	0,0447	0,0686	54,435	147,584
	lignite	142.963.371	38.149.067	9.903.208	0,0735	0,1126	69,270	259,592
TOTALE	2.653.346.019	2.467.868.391	613.165.167	4,5522	6,9729	231,091	248,459	
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri	2.481.976	2.481.976	2.843.069	0,0211	0,0323	per chilogrammo 1,145	per chilogrammo 1,145
	olio per mecca- nismi e boccole	5.091.494	2.545.747	4.729.086	0,0351	0,0538	0,929	1,858
	grasso e sevo . . .	11.079	22.158	16.725	0,0001	0,0002	1,510	0,755
	TOTALE	7.584.549	5.049.881	7.588.880	0,0563	0,0863	1,000	1,503
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale . . .	372.508	372.508	848.948	0,0063	0,0096	2,279	2,279
	petrolio	403.315	403.315	411.785	0,0031	0,0047	1,021	1,021
TOTALE	775.823	775.823	1.260.733	0,0094	0,0143	1,625	1,625	
Lire								
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri	2.481.976	2.481.976	2.843.069	0,0211	0,0323	per chilogrammo 1,145	per chilogrammo 1,145
	olio per mecca- nismi e boccole	5.091.494	2.545.747	4.729.086	0,0351	0,0538	0,929	1,858
grasso e sevo . . .	11.079	22.158	16.725	0,0001	0,0002	1,510	0,755	
TOTALE	7.584.549	5.049.881	7.588.880	0,0563	0,0863	1,000	1,503	
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale . . .	372.508	372.508	848.948	0,0063	0,0096	2,279	2,279
	petrolio	403.315	403.315	411.785	0,0031	0,0047	1,021	1,021
TOTALE	775.823	775.823	1.260.733	0,0094	0,0143	1,625	1,625	

II. — Automotrici.

	chilometri 73.500	chilometri 21.373	chilometri 73.500	chilometri 21.373	chilometri 73.500	chilometri 21.373	chilometri 73.500	chilometri 21.373	per tonnellata	per tonnellata
Combustibile	litantrace	380.500	17.8028	99.498	1.3537	4.6553	261.492	261.492		
	mattonelle	158.250	7.4042	35.323	0.4806	1.6527	223.210	223.210		
	carbonella	"	"	"	"	"	"	"		
	legna	8.650	0.2023	146	0.0020	0.0068	16.878	33.757		
TOTALE	547.400	25.4093	134.967	1.8363	6.3148	246.560	248.524			
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri	1.233	0.0168	1.364	0.0186	0.0638	1.106	1.106		
	olio per meccanismi e boccole	1.470	0.0344	1.191	0.0162	0.0557	0.810	1.620		
	grasso e sevo	"	"	"	"	"	"	"		
	TOTALE	2.703	0.0921	2.555	0.0348	0.1195	0.945	1.298		
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale	122	0.0057	257	0.0035	0.0120	2.106	2.106		
	petrolio	256	0.0120	256	0.0035	0.0120	1.000	1.000		
	TOTALE	378	0.0177	513	0.0070	0.0240	1.357	1.357		
	In complesso	2.653.893.419	28.0843	613.300.134	4.5507	6.9728	231.094	248.459		
Combustibili	7.587.252	0.0574	7.591.435	0.0563	0.0863	1.000	1.503			
Materie grasse per ungimento	5.051.849	0.0375	5.051.849	0.0375	0.0563	1.000	1.503			
Materie grasse per illuminazione	776.201	0.0058	776.201	0.0058	0.0143	1.625	1.625			

(4) La percorrenza treni è costituita come segue:
 Con locomotive, su linee F. S. chim. 87.628.289
 sulla linea Turbigo-Novara chim. 1.320
 » Varese-Porto Ceresio chim. 124
 » Padova-Piave chim. 5.100
 » Brescia-Edoia chim. 168.818
 » Monza-Molteno chim. 16
 » su linee della Società Veneta chim. 185.729
 • Meno treni per prova locomotive chim. 87.989.396
 » chim. 55.124
 Restano chim. 87.934.272
 Con automotrici, su linee F. S. chim. 21.433
 • Meno treni per prova automotrici chim. 60
 Restano chim. 21.373
Totale percorrenza treni chim. 87.955.645

• Corse di prova di locomotive ed automotrici riparate, il cui consumo non entra nel presente quadro, facendo carico alle officine come spesa di riparazione.

NB. I consumi e le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio eseguito dalle locomotive di proprietà dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con proprio personale e con materie proprie, tanto sulla rete (costituita come all'allegato 3 = chilometri 44.666.740, comprendente i tronchi di confine (Modana-Confine francese, Chiasso-Confine svizzero), quelli oltre gli antichi confini (Tirolo, Iltirico, Carnico) e le linee Cerignola (st.), Desenzano (st.), Desenzano (Lago), quanto sulla linea Varese-Porto Ceresio, anche nel periodo anteriore al riscatto (1° gennaio 1918) e su altre linee allacciate; nonchè all'effettuazione di treni militari, con personale e materiale delle Ferrovie dello Stato, su alcune linee esercitate dall'industria privata.

(1) In base agli addebiti del Magazzino.
 (2) A litantrace per i combustibili; ad olio per cilindri per le materie d'ungimento ed a petrolio per le materie d'illuminazione.
 (3) Esclusi i percorsi di treni per prove (locomotive chim. 55.124, automotrici chim. 60).

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive a vapore a scartamento ridotto nel 1917-18 e relativa spesa.

SPECIFICAZIONE delle materie consumate	Quantità consumata				Importo (1)			Prezzi medi per unità consumata	
	effettiva	ragguagliata (2)		per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	TOTALS	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	effettiva	ragguagliata
		completivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)							per chilometro di treno
	Chilogrammi								
Lire									
Combustibile } litantrace } mattonelle } legna	3.355.350	3.355.350	10.8806	13.0933	951.251	3.0847	3.7120	283.503	283.503
	1.772.680	1.772.680	5.7484	6.9174	426.999	1.3846	1.6662	240.878	240.878
	114.730	57.365	0.1860	0.2239	2.287	0.0074	0.0089	19.934	39.867
TOTALE	5.242.760	5.185.395	16.8150	20.2346	1.380.537	4.4767	5.3871	263.322	266.235
Materie grasse per ungimento } } olio per cilindri. } olio per meccani- } smi e boccole . } grasso e sevo	8.940	8.940	0.0290	0.0349	10.212	0.0331	0.0398	1.142	1.142
	26.435	13.217	0.0429	0.0516	21.906	0.0710	0.0855	0.829	1.657
	38	76	0.0002	0.0003	58	0.0002	0.0002	1.526	0.763
TOTALE	35.413	22.233	0.0721	0.0868	32.176	0.1043	0.1255	0.909	1.447
Materie grasse per illuminazione } } olio vegetale } petrolio	1.558	1.558	0.0051	0.0061	3.480	0.0113	0.0136	2.234	2.234
	1.512	1.512	0.0049	0.0059	1.566	0.0051	0.0061	1.036	1.036
	3.070	3.070	0.0100	0.0120	5.046	0.0164	0.0197	1.644	1.644
TOTALE									

(1) In base agli addebiti del Magazzino.

(2) A litantrace per i combustibili, ad olio per cilindri per le materie d'illuminazione. N.B. Le percentenze sono quelle stabilite sulla base delle lunghezze reali, anche per i tronchi a dentiera, e comprendono inoltre il servizio dei treni materiali sui tronchi in costruzione.

Carico delle merci distinto per Compartimenti.

ANNI DAL 1908-09 AL 1917-18.

Km. in esercizio (media dell'anno)	Compartimenti	Peso in tonnellate delle merci				Carri caricati				Totale generale			
		per privati		Totale	con merci		Totale	Km. in esercizio (Tonn.)	con bestiame				
		a carico completo	in collettame		per servizio	per servizio							
						completi	mixti	carro (Tonn.)					
I. 802	Torino	4.032.751	244.701	834.598	5.112.050	414.517	54.311	51.054	9,83	519.882	7,77	18.494	538.376
I. 460	Milano	4.450.578	251.213	172.167	4.873.958	441.173	54.574	18.027	9,49	513.774	9,15	19.947	533.721
688	Venezia	2.370.499	55.508	206.048	2.632.055	248.594	24.239	14.620	9,16	287.453	10,48	14.411	301.864
510	Genova	5.391.628	200.973	2.134.299	7.726.900	434.850	31.059	127.669	13,02	593.578	41,51	1.573	595.151
I. 085	Bologna	3.605.540	96.005	89.817	3.792.262	365.240	20.662	7.381	9,64	393.283	9,58	32.322	425.605
I. 297	Firenze	5.040.321	166.611	602.185	5.809.124	384.467	42.125	41.455	12,41	468.047	12,27	13.080	481.727
I. 057	Ancona	1.125.245	89.775	100.484	1.315.504	93.866	12.051	9.097	11,44	115.014	3,41	12.360	127.374
I. 299	Roma	1.172.449	99.189	420.412	1.692.050	100.277	22.050	28.679	11,21	151.006	3,57	7.928	158.934
I. 107	Napoli	1.740.198	80.961	486.923	2.308.082	146.450	13.549	32.974	11,96	192.973	4,71	3.419	196.392
I. 109	Bari	1.010.448	46.083	110.044	1.166.575	87.447	13.238	8.513	10,68	109.198	2,88	1.552	110.550
979	Reggio C.	404.872	46.337	57.003	508.212	34.670	8.090	4.735	10,70	47.495	1,42	1.223	48.718
I. 277	Palermo	1.410.390	95.036	211.230	1.716.656	146.546	20.923	22.063	9,06	189.532	3,68	3.353	192.885
13.670	Anno 1917-18	31.754.926	1.473.292	5.425.210	38.653.428	2.898.097	316.871	366.267	10,79	3.581.235	7,75	130.062	3.711.297
13.898	Anno 1916-17	33.105.960	2.973.901	4.455.104	40.534.965	3.055.612	700.192	335.091	9,91	4.090.895	7,99	195.103	4.285.998
13.852	Anno 1915-16	30.547.925	3.902.425	3.833.093	38.283.443	2.848.211	1.076.941	299.233	9,05	4.224.355	7,57	233.109	4.457.494
13.726	Anno 1914-15	29.999.040	4.234.765	3.426.670	37.660.475	2.748.258	1.334.641	268.749	8,65	4.351.648	7,52	220.038	4.571.686
13.637	Anno 1913-14	32.872.967	4.721.403	3.827.502	41.421.872	3.006.282	1.518.615	293.036	8,60	4.817.933	8,32	208.362	5.026.295
13.585	Anno 1912-13	32.466.529	4.620.557	3.794.379	40.881.465	2.958.337	1.471.229	297.596	8,65	4.727.162	8,24	193.519	4.920.681
13.350	Anno 1911-12	31.514.749	4.466.216	3.120.454	39.101.419	2.919.492	1.410.648	246.915	8,54	4.577.055	8,00	193.517	4.770.572
13.356	Anno 1910-11	30.101.946	4.099.197	3.363.068	37.564.211	2.774.685	1.340.895	263.791	8,58	4.379.371	7,71	176.601	4.555.972
13.262	Anno 1909-10	28.422.086	4.078.901	3.099.525	35.600.512	2.646.615	1.361.660	243.731	8,37	4.252.006	7,36	155.810	4.407.816
13.233	Anno 1908-09	26.812.341	4.310.795	3.018.937	34.142.073	2.557.021	1.331.546	246.088	8,26	4.134.655	7,07	153.352	4.288.007

Anno finanziario	Tonnellate				Carri				Totale				
	Importazione		Totale		Porti		Importazione						
	%	%	%	%	%	%	%	%					
1917-18	26.714.224	7.665.341	27,61	4.273.863	38.653.428	4.642.809.413	12,46	513.678	28,90	358.206	14,76	3.711.297	13,41
1916-17	26.999.485	10.589.445	39,26	2.946.035	40.534.965	5.883.209.175	14,51	764.696	18,85	312.127	2,43	4.285.998	3,85
1915-16	24.136.625	11.455.057	47,46	2.691.761	38.283.443	1.653.307.722	4,32	845.041	2,21	304.731	22,35	4.457.494	2,50
1914-15	24.026.783	9.898.382	41,20	3.735.310	37.660.475	9.083.431.356	23,85	747.894	19,84	392.436	20,51	4.571.686	9,04
1913-14	26.047.413	10.840.887	41,62	4.533.572	41.421.872	3.323.703.063	7,99	829.549	2,00	493.683	3,64	5.026.295	2,15
1912-13	24.974.637	11.577.615	46,39	4.329.213	40.881.465	4.553.567.266	11,14	877.052	2,14	476.363	1,99	4.920.681	3,15
1911-12	24.487.244	10.346.542	42,29	4.267.633	39.101.419	4.093.507.414	10,47	796.102	2,04	467.056	5,84	4.770.572	4,71
1910-11	22.223.126	11.292.443	50,81	4.118.642	37.564.211	5.523.252.024	14,70	862.850	2,32	441.098	8,00	4.555.972	3,36
1909-10	21.345.572	10.510.181	49,24	3.744.759	35.600.512	4.273.189.431	11,99	809.973	2,27	408.412	0,59	4.407.816	2,79
1908-09	20.342.081	10.204.114	50,16	3.595.878	34.142.073	4.623.097.092	13,54	780.081	2,28	410.834	19,06	4.288.007	2,72

Carico delle merci — Intera rete.
ANNI 1916-17 E 1917-18.

ANNO	MESE	PESO IN TONNELLATE DELLE MERCI						CARRI CARICATI					Percentuale	
		per privati			Totale	Percentuale	con merci			Medio carico per carro (Tonn.)	con bestiame	Totale generale		
		a carico completo	in collette				per servizio	completi	misti					per servizio	Totale
			per servizio	Totale	Percentuale									
1917	Luglio	2.887.422	140.539	386.481	3.414.442	..	260.518	32.052	26.749	319.319	10,69	14.461	333.780	..
"	Agosto	3.020.060	139.253	418.884	3.578.197	..	269.653	33.331	29.366	332.350	10,77	13.803	346.153	..
"	Settembre	2.934.651	139.617	455.674	3.529.942	..	270.149	32.346	31.787	334.282	10,56	12.346	346.628	..
"	Ottobre	2.889.069	151.945	393.282	3.434.296	..	264.118	33.566	26.705	324.389	10,60	11.546	335.935	..
"	Novembre	2.150.826	103.533	320.103	2.574.462	..	191.817	21.149	22.744	235.710	10,92	8.592	244.302	..
"	Dicembre	2.167.997	112.131	358.553	2.638.681	..	199.261	23.336	24.277	246.874	10,69	7.810	254.684	..
1917	2° semestre	16.050.025	787.018	2.332.977	19.170.020	— 7,95	1.455.516	175.780	161.628	1.792.924	10,69	68.558	1.861.482	— 18,57
1916	2° semestre	16.682.384	1.778.454	2.365.409	20.826.247	..	1.546.597	441.302	17.032	2.165.931	9,61	120.190	2.286.121	..
1918	Gennaio	2.430.523	103.386	479.061	3.012.970	..	222.962	22.474	31.676	277.112	10,87	9.592	286.704	..
"	Febbraio	2.273.483	100.204	354.731	2.728.418	..	212.172	19.695	24.909	256.776	10,63	9.624	266.400	..
"	Marzo	2.513.222	115.213	481.558	3.109.993	..	231.585	24.084	32.492	288.161	10,79	12.037	300.198	..
"	Aprile	2.509.925	112.887	580.482	3.203.294	..	231.019	21.838	38.473	291.330	10,99	12.508	303.838	..
"	Maggio	3.011.034	130.306	634.806	3.776.146	..	270.290	26.336	40.621	337.247	11,20	9.215	346.461	..
"	Giugno	2.966.714	124.278	561.595	3.652.587	..	274.553	26.664	36.468	337.685	10,82	8.528	346.213	..
1918	1° semestre	15.704.901	686.274	3.092.233	19.483.408	— 1,14	1.442.581	141.091	204.639	1.788.311	10,89	61.504	1.849.815	— 7,50
1917	1° semestre	16.423.576	1.195.447	2.089.685	19.708.718	..	1.509.015	258.890	167.059	1.924.964	10,24	74.913	1.999.877	..
Anno 1917-18		31.754.926	1.473.292	5.425.210	38.653.428	— 4,64	2.898.097	316.871	366.267	3.581.235	10,79	130.062	3.711.297	— 13,41
Anno 1916-17		33.105.960	2.973.901	4.455.104	40.534.965	..	3.055.612	700.192	335.091	4.090.895	9,91	195.103	4.285.998	..

N.B. Il quantitativo dei carri misti a G. V. e P. V. esposto in questo riasunto, corrisponde a quello d'impianto occorso per trasporto delle merci in collette a G. V. ed a P. V. presentate per la spedizione in ciascun giorno. In detto quantitativo non figurano pertanto i carri misti formati con merci trasportate da altri carri.

Carico ai porti.
ANNI 1916-17 E 1917-18.

ALLEGATO N. 25.

ANNO	SEMESTRE	PESO IN TONNELLATE delle merci			PERCENTUALE	CARRI CARICATI			PERCENTUALE	MEDIO carico per carro — Tonnellate
		per privati	per servizio	TOTALE		per privati	per servizio	TOTALE		
PORTO DI GENOVA.										
1917	2° semestre . .	1.744.851	230.387	1.975.238	— 32,11	127.857	15.021	142.878	— 33,86	13,82
1916	2° semestre . .	2.274.799	634.869	2.909.668	»	174.125	41.903	216.028	»	13,47
1918	1° semestre . .	1.625.750	180.101	1.805.851	— 30,94	121.933	11.741	133.674	— 30,75	13,51
1917	1° semestre . .	2.179.296	435.458	2.614.754	»	164.034	29.001	193.035	»	13,55
Anno 1917-18		3.370.601	410.488	3.781.089	— 31,56	249.790	26.762	276.552	— 32,39	13,67
Anno 1916-17		4.454.095	1.070.327	5.524.422	»	338.159	70.904	409.063	»	13,51
PORTO DI VENEZIA.										
1917	2° semestre . .	39.180	5.899	45.079	+ 5,61	3.521	346	3.867	— 5,54	11,66
1916	2° semestre . .	40.548	2.138	42.686	»	3.918	176	4.094	»	10,42
1918	1° semestre . .	30.173	70	30.243	— 37,18	3.048	6	3.054	— 27,94	9,90
1917	1° semestre . .	36.476	11.663	48.139	»	3.367	871	4.238	»	11,36
Anno 1917-18		69.353	5.969	75.322	— 17,07	6.569	352	6.921	— 16,93	10,88
Anno 1916-17		77.024	13.801	90.825	»	7.285	1.047	8.332	»	10,90
PORTO DI SAVONA.										
1917	2° semestre . .	340.852	86.473	427.325	— 35,75	21.939	5.357	27.296	— 38,21	15,66
1916	2° semestre . .	425.908	239.235	665.143	»	29.315	14.859	44.174	»	15,06
1918	1° semestre . .	326.025	20.290	346.315	— 21,25	20.777	1.287	22.064	— 23,76	15,70
1917	1° semestre . .	327.242	112.520	439.762	»	21.847	7.095	28.942	»	15,19
Anno 1917-18		666.877	106.763	773.640	— 29,98	42.716	6.644	49.360	— 32,49	15,67
Anno 1916-17		753.150	351.755	1.104.905	»	51.162	21.954	73.116	»	15,11

ANNO	SEMESTRE	PESO IN TONNELLATE delle merci			PERCENTUALE	CARRI CARICATI			PERCENTUALE	MEDIO carico per carro — Tonnellate
		per privati	per servizio	TOTALE		per privati	per servizio	TOTALE		
STAZIONE DI S. GIUSEPPE DI CAIRO.										
<i>(Merce trasportata dal porto di Savona a mezzo delle Funivie).</i>										
1917	2° semestre . .	82.363	40.234	122.597	— 47,14	4.825	2.402	7.227	— 49,91	16,96
1916	2° semestre . .	216.068	15.838	231.906	»	13.419	1.010	14.429	»	16,07
1918	1° semestre . .	41.813	9.882	51.695	— 74,63	2.895	589	3.484	— 73,48	14,84
1917	1° semestre . .	133.254	70.495	203.749	»	8.554	4.583	13.137	»	15,51
Anno 1917-18		124.176	50.116	174.292	+ 59,99	7.720	2.991	10.711	— 61,14	16,27
Anno 1916-17		349.322	86.333	435.655	»	21.973	5.593	27.566	»	15,80
PORTO DI LIVORNO.										
1917	2° semestre . .	283.144	137.194	420.338	— 29,57	19.898	9.386	29.284	— 31,18	14,35
1916	2° semestre . .	384.076	212.761	596.837	»	28.857	13.693	42.550	»	14,02
1918	1° semestre . .	345.220	127.333	472.553	— 8,84	24.102	8.408	32.510	— 13,27	14,54
1917	1° semestre . .	353.570	164.791	518.361	»	26.349	11.136	37.485	»	13,83
Anno 1917-18		628.364	264.527	892.891	— 19,93	44.000	17.794	61.794	— 22,79	14,45
Anno 1916-17		737.646	377.552	1.115.198	»	55.206	24.829	80.035	»	13,93
PORTO DI SPEZIA.										
1917	2° semestre . .	130.055	49.085	179.140	— 35,58	8.396	3.083	11.479	— 37,83	15,61
1916	2° semestre . .	207.226	70.847	278.072	»	14.057	4.407	18.464	»	15,06
1918	1° semestre . .	184.109	9.943	194.052	+ 29,45	11.996	697	12.693	+ 25,52	15,29
1917	1° semestre . .	112.058	37.849	149.907	»	7.550	2.562	10.112	»	14,82
Anno 1917-18		314.164	59.028	373.192	— 12,80	20.392	3.780	24.172	— 15,41	15,44
Anno 1916-17		319.283	108.696	427.979	»	21.607	6.969	28.576	»	14,98

Segue ALLEGATO N. 25.

ANNO	SEMESTRE	PESO IN TONNELLATE delle merci			PERCENTUALE	CARRI CARICATI			PERCENTUALE	MEDIO carico per carro — Tonnellate
		per privati	per servizio	TOTALE		per privati	per servizio	TOTALE		
PORTO DI CIVITAVECCHIA.										
1917	2° semestre . .	41.946	83.272	125.218	— 31,36	4.042	4.919	8.961	— 19,79	15,35
1916	2° semestre . .	109.719	72.698	182.417	»	7.380	3.792	11.172	»	16,32
1918	1° semestre . .	69.548	89.552	159.100	— 6,56	4.663	5.349	10.012	— 8,16	16,18
1917	1° semestre . .	86.349	83.916	170.265	»	6.026	4.876	10.902	»	16,62
Anno 1917-18		111.494	172.824	284.318	— 19,38	8.705	10.268	18.973	— 14,05	15,80
Anno 1916-17		196.068	156.614	352.682	»	13.406	8.668	22.064	»	15,98
PORTO DI ANCONA.										
1917	2° semestre . .	19.096	115	19.211	— 9,38	1.726	46	1.772	— 19,86	10,84
1916	2° semestre . .	21.049	150	21.199	»	2.165	46	2.211	»	9,59
1918	1° semestre . .	18.594	122	18.716	+ 8,71	1.738	38	1.776	— 1,77	10,54
1917	1° semestre . .	17.104	113	17.217	»	1.765	43	1.808	»	9,52
Anno 1917-18		37.690	237	37.927	— 1,27	3.464	84	3.548	— 11,72	10,69
Anno 1916-17		38.153	263	38.416	»	3.930	89	4.019	»	9,56
PORTO DI NAPOLI (P. Massa).										
1917	2° semestre . .	212.140	134.736	346.876	— 7,20	15.527	8.818	24.345	— 12,48	14,25
1916	2° semestre . .	246.033	127.754	373.787	»	19.064	8.752	27.816	»	13,44
1918	1° semestre . .	205.434	114.583	320.017	— 14,75	15.491	7.792	23.283	— 14,52	13,74
1917	1° semestre . .	267.290	108.109	375.399	»	20.146	7.093	27.239	»	13,78
Anno 1917-18		417.574	249.319	666.893	— 10,98	31.018	16.610	47.628	— 13,49	14,00
Anno 1916-17		513.323	235.863	749.186	»	39.210	15.845	55.055	»	13,61

ANNO	SEMESTRE	PESO IN TONNELLATE delle merci			PERCEN- TUALE	CARRI CARICATI			PERCEN- TUALE	MEDIO carico per carro — Tonnellate
		per privati	per servizio	TOTALE		per privati	per servizio	TOTALE		
PORTO DI TORRE ANNUNZIATA.										
1917	2° semestre . .	44.222	71.736	115.958	— 18,58	3.190	4.503	7.693	— 15,55	15,07
1916	2° semestre . .	44.029	98.382	142.411	»	2.990	6.119	9.109	»	15,63
1918	1° semestre . .	43.668	85.439	129.107	— 18,41	3.104	5.322	8.426	— 20,31	15,32
1917	1° semestre . .	69.629	88.708	158.237	»	5.013	5.561	10.574	»	14,96
Anno 1917-18		87.890	157.175	245.065	— 18,49	6.294	9.825	16.119	— 18,11	15,20
Anno 1916-17		113.558	187.090	300.648	»	8.003	11.680	19.683	»	16,27
PORTI DELLA SICILIA. (Palermo, Catania, Messina, Siracusa, Porto Empedocle, Licata Molo e Porto).										
1917	2° semestre . .	78.172	43.897	122.069	— 16,97	6.102	2.838	8.940	— 23,73	13,65
1916	2° semestre . .	82.117	64.898	147.015	»	7.187	4.535	11.722	»	12,64
1918	1° semestre . .	74.772	34.101	108.873	— 23,48	6.120	2.396	8.516	— 26,34	12,78
1917	1° semestre . .	106.041	36.243	142.284	»	9.134	2.428	11.562	»	12,31
Anno 1917-18		152.944	77.998	230.942	— 20,17	12.222	5.234	17.456	— 25,03	13,23
Anno 1916-17		188.158	101.141	289.299	»	16.321	6.963	23.284	»	12,42
ALTRI PORTI DELLA RETE CONTINENTALE. (Vado Marina, Torre del Greco, Castellam. di Stabia, Reggio C., Taranto, Gallipoli, Barietta, Brindisi, Ortona, Castellam. Adriatico, Ravenna).										
1917	2° semestre . .	59.404	523	59.927	— 33,05	4.490	33	4.523	— 40,94	13,25
1916	2° semestre . .	79.355	10.161	89.516	»	7.025	633	7.658	»	11,69
1918	1° semestre . .	69.076	767	69.843	— 1,23	5.869	52	5.921	— 5,04	11,80
1917	1° semestre . .	62.900	7.814	70.714	»	5.762	473	6.235	»	11,34
Anno 1917-18		128.480	1.290	129.770	— 19,01	10.359	85	10.444	— 24,83	12,43
Anno 1916-17		142.255	17.975	160.230	»	12.787	1.106	13.893	»	11,53

ANNO	SEMESTRE	PESO IN TONNELLATE delle merci			PERCEN- TUALE	CARRI CARICATI			PERCEN- TUALE	MEDIO carico per carro — Tonnellate
		per privati	per servizio	TOTALE		per privati	per servizio	TOTALE		
RIEPILOGO CARICO AI PORTI ANNI DAL 1908-09 AL 1917-18.										
1917	2° semestre . .	3.075.425	883.551	3.958.976	— 30,31	221.513	56.752	278.265	— 32,04	14,23
1916	2° semestre . .	4.130.926	1.549.731	5.680.657	„	309.502	99.925	409.427	„	13,87
1918	1° semestre . .	3.034.182	672.183	3.706.365	— 24,50	221.736	43.677	265.413	— 25,29	13,96
1917	1° semestre . .	3.751.109	1.157.679	4.908.788	„	279.547	75.722	355.269	„	13,82
Anno 1917-18		6.109.607	1.555.734	7.665.341	— 27,61	443.249	100.429	543.678	— 28,90	14,12
Anno 1916-17		7.882.035	2.707.410	10.589.445	— 7,56	589.049	175.647	764.696	— 9,51	13,85
Anno 1915-16		9.241.938	2.213.119	11.455.057	+ 15,73	701.377	143.664	845.041	+ 12,99	13,57
Anno 1914-15		8.241.994	1.656.388	9.898.382	— 8,69	639.782	108.112	747.894	— 9,84	13,26
Anno 1913-14		8.741.780	2.099.107	10.840.887	— 6,36	690.092	139.457	829.549	— 5,42	13,03
Anno 1912-13		9.547.129	2.030.486	11.577.615	+ 11,90	742.535	134.517	877.052	+ 10,17	13,18
Anno 1911-12		8.879.932	1.466.610	10.346.542	— 7,80	695.970	100.132	796.102	— 7,74	13,05
Anno 1910-11		9.432.997	1.789.446	11.222.443	+ 6,78	740.085	122.765	862.850	+ 6,53	13,03
Anno 1909-10		8.706.932	1.803.249	10.510.181	+ 3,00	685.061	124.912	809.973	+ 3,83	12,98
Anno 1908-09		8.402.060	1.802.054	10.204.114	+ 11,28	654.875	126.206	780.081	+ 6,27	13,08

Mereli importate da reti estere (comprese nel carico generale della rete F. S.).

ANNI 1916-17 e 1917-18.

ANNO	M E S E	TRANSITO DI												TOTALE	
		Ventimiglia		Modane		Domodossola		Inlino		Chiasso		Tonnellate	Carrì		
		Tonnellate	Carrì	Tonnellate	Carrì	Tonnellate	Carrì	Tonnellate	Carrì	Tonnellate	Carrì				
1917	Luglio	67.004	3.866	20.580	1.825	13.999	1.137	4.149	498	12.066	1.263	117.798	8.589		
"	Agosto	87.299	4.992	16.293	1.677	17.189	1.437	3.294	311	14.388	1.380	138.463	9.797		
"	Settembre	82.827	4.940	40.599	3.565	9.781	867	3.230	320	12.320	1.154	148.757	10.846		
"	Ottobre	84.372	4.752	33.645	3.777	9.365	796	2.935	259	10.668	985	140.985	10.519		
"	Novembre	37.124	2.122	30.393	3.101	481	40	29	3	103	12	68.130	5.278		
"	Dicembre	76.593	4.453	26.521	2.955	2.149	201	17	2	2.061	276	107.341	7.887		
1918	Gennaio	149.251	8.594	14.623	1.853	10.827	1.009	"	"	18.773	1.764	193.474	13.220		
"	Febbraio	131.217	7.331	18.780	2.144	12.699	1.257	"	"	11.292	1.102	173.988	11.834		
"	Marzo	200.781	11.900	11.661	1.905	6.492	689	"	"	5.847	634	224.781	14.728		
"	Aprile	185.887	10.880	85.223	5.364	"	"	"	"	5.588	628	276.698	16.872		
"	Maggio	227.034	13.052	98.320	7.228	9.595	1.082	"	"	1.855	362	336.804	21.724		
"	Giugno	180.329	10.052	95.959	5.953	8.362	1.052	"	"	1.852	318	286.502	17.375		
Anno 1917-18		1.509.718	86.934	492.597	40.897	100.939	2.567	13.654	1.393	96.813	9.878	2.213.721	148.669		
Anno 1916-17		123.025	8.562	281.380	28.899	116.334	10.884	69.160	7.675	136.401	14.394	726.300	70.414		

N.B. — I dati dei transiti di Ventimiglia e di Chiasso rappresentano esclusivamente il movimento delle merci scambiate con le ferrovie confinanti in servizio cumulativo.

Merci esportate su reti estere (comprese nel carico generale della rete F. S.).

ANNI 1916-17 E 1917-18.

ANNO	MESE	TRANSITO DI												TOTALE	
		Ventimiglia		Modane		Domodossola		Laino		Chivasso		Tonnellate	Carr		
		Tonnellate	Carr	Tonnellate	Carr	Tonnellate	Carr	Tonnellate	Carr	Tonnellate	Carr				
1917	Luglio	16.027	1.465	27.848	2.830	7.101	516	4.927	470	16.991	1.352	72.894	6.633		
"	Agosto	17.998	1.377	24.346	2.630	5.381	448	3.254	309	9.212	822	60.191	5.586		
"	Settembre	17.605	1.291	22.352	2.274	4.583	393	2.284	239	10.222	806	57.046	5.003		
"	Ottobre	18.410	1.479	15.295	1.689	7.607	675	986	112	7.116	839	49.414	4.794		
"	Novembre	5.240	389	3.377	371	21	3	"	"	12	3	8.650	766		
"	Dicembre	8.720	657	4.025	423	4.356	407	"	"	3.307	319	21.208	1.806		
1918	Gennaio	14.693	1.049	6.949	980	16.231	1.521	"	"	8.810	788	46.683	4.338		
"	Febbraio	18.904	1.462	7.205	1.192	20.078	1.882	"	"	5.937	535	52.124	5.071		
"	Marzo	11.642	821	6.771	916	7.410	724	"	"	6.420	641	32.243	3.102		
"	Aprile	11.929	833	3.481	569	"	"	"	"	6.536	650	21.946	2.052		
"	Maggio	25.266	1.783	9.183	1.035	8.837	825	"	"	5.226	477	48.512	4.120		
"	Giugno	21.252	1.634	14.517	1.497	15.673	1.467	"	"	6.100	541	57.542	5.139		
Anno 1917-18		187.686	14.240	146.149	16.406	97.278	8.861	11.451	1.130	85.889	7.773	528.453	48.410		
Anno 1916-17		131.716	12.500	243.230	27.066	82.438	7.061	160.647	13.436	237.556	22.867	855.587	82.930		

Carico in tonnellate e carri caricati ai porti di Genova, Venezia, Savona e Livorno (dal 1900-01 al 1917-18).

ANNO FINANZIARIO	TONNELLATE MERCI			PERCENTUALE di variazione rispetto all'anno precedente	CARRI CARICATI			PERCENTUALE di variazione rispetto all'anno precedente	MEDIO CARICO per	
	per privati	per servizio	TOTALE		per privati	per servizio	TOTALE		Carro — Tonnellate	Giornata lavorativa — Carri
PORTO DI GENOVA.										
1900-01 . . .	2.862.594	232.002	3.094.596	'	273.472	19.387	292.859	'	10,57	1.021
1901-02 . . .	3.058.242	238.982	3.297.224	+ 6,55	281.328	19.318	300.646	+ 2,66	10,97	1.051
1902-03 . . .	3.266.903	265.854	3.532.757	+ 7,15	282.198	21.252	303.450	+ 0,93	11,64	1.162
1903-04 . . .	3.331.553	278.923	3.610.476	+ 2,20	298.875	21.946	320.821	+ 5,72	11,26	1.073
1904-05 . . .	3.266.132	221.766	3.487.898	— 3,42	292.681	17.726	310.407	— 3,25	11,23	1.074
1905-06 . . .	3.466.361	320.586	3.786.947	+ 8,57	301.191	25.258	326.449	+ 5,17	11,60	1.092
1906-07 . . .	3.522.664	357.996	3.880.660	+ 2,47	289.489	26.334	315.823	— 3,25	12,29	1.078
1907-08 . . .	3.472.243	460.951	3.933.194	+ 1,35	278.299	31.844	310.143	— 1,80	12,68	1.041
1908-09 . . .	4.037.393	479.094	4.516.487	+ 14,83	308.245	31.189	339.434	+ 9,44	13,31	1.135
1909-10 . . .	4.184.607	439.119	4.623.726	+ 2,37	320.382	29.028	349.410	+ 2,94	13,23	1.147
1910-11 . . .	4.306.350	531.636	4.837.986	+ 4,63	328.478	35.275	363.753	+ 4,10	13,30	1.223
1911-12 . . .	3.996.662	462.485	4.459.147	— 7,83	309.811	31.271	341.082	— 6,23	13,16	1.154
1912-13 . . .	4.391.250	655.226	5.046.476	+ 13,17	334.508	44.105	378.613	+ 11,00	13,36	1.247
1913-14 . . .	4.110.849	565.418	4.676.267	— 7,34	315.281	37.819	353.100	— 6,74	13,24	1.162
1914-15 . . .	4.046.425	448.237	4.494.662	— 3,88	312.095	29.939	342.034	— 3,13	13,17	1.121
1915-16 . . .	5.043.598	709.380	5.752.978	+ 28,00	386.638	47.048	433.686	+ 26,80	13,28	1.408
1916-17 . . .	4.454.095	1.070.327	5.524.422	— 3,97	338.159	70.904	409.063	— 5,68	13,51	1.350
1917-18 . . .	3.370.601	410.488	3.781.089	— 31,56	249.790	26.762	276.552	— 32,39	13,67	907
PORTO DI VENEZIA.										
1900-01 . . .	608.864	207.350	816.214	'	66.964	19.799	86.763	'	9,41	270
1901-02 . . .	676.204	205.613	881.817	+ 8,37	71.785	18.961	90.746	+ 4,59	9,72	284
1902-03 . . .	772.785	191.982	964.767	+ 9,41	79.155	17.006	96.161	+ 5,97	10,03	297
1903-04 . . .	849.939	264.972	1.114.911	+ 15,56	84.796	21.297	106.093	+ 10,33	10,51	325
1904-05 . . .	857.838	214.474	1.072.312	— 3,82	80.827	16.431	97.258	— 8,33	11,03	300
1905-06 . . .	896.731	272.041	1.168.772	+ 9,00	82.978	22.573	105.551	+ 8,53	11,07	327
1906-07 . . .	934.708	282.301	1.217.009	+ 4,13	77.182	21.090	98.272	— 6,90	12,38	303
1907-08 . . .	1.185.957	286.997	1.472.954	+ 21,03	87.794	20.729	108.523	+ 10,43	13,57	336
1908-09 . . .	1.116.769	273.016	1.389.785	— 5,65	83.071	18.173	101.244	— 6,71	13,73	332
1909-10 . . .	1.189.422	349.416	1.538.838	+ 10,72	91.117	24.083	115.200	+ 13,78	13,36	382
1910-11 . . .	1.276.294	161.044	1.437.338	— 6,60	101.761	11.295	113.056	— 1,86	12,71	383
1911-12 . . .	1.267.635	155.007	1.422.642	— 1,02	99.344	11.016	110.360	— 2,38	12,89	371
1912-13 . . .	1.283.259	192.497	1.475.756	+ 3,73	99.747	13.248	112.995	+ 2,39	13,06	375
1913-14 . . .	1.058.169	236.826	1.294.995	— 12,25	87.683	16.390	104.073	— 7,90	12,44	340
1914-15 . . .	537.704	122.327	660.031	— 49,03	43.887	8.806	52.693	— 49,37	12,53	172
1915-16 . . .	98.713	5.323	104.036	— 84,24	9.338	393	9.731	— 81,53	10,69	32
1916-17 . . .	77.024	13.801	90.825	— 12,70	7.285	1.047	8.332	— 14,38	10,90	27
1917-18 . . .	69.353	5.969	75.322	— 17,07	6.569	352	6.921	— 16,93	10,88	22

ANNO FINANZIARIO	TONNELLATE MERCI			PERCENTUALE di variazione rispetto all'anno precedente	CARRI CARICATI			PERCENTUALE di variazione rispetto all'anno precedente	MEDIO CARICO per		
	per privati	per servizio	TOTALE		per privati	per servizio	TOTALE		Carro — Tonnellate	Giornata lavorativa — Carrì	
PORTO DI SAVONA.											
1900-01 . . .	483.981	160.506	644.487	»	42.061	14.653	57.614	»	11, 19	203	
1901-02 . . .	669.402	173.390	842.792	+ 30, 77	54.131	14.042	68.173	+ 18, 33	12, 36	235	
1902-03 . . .	665.397	147.744	813.141	— 3, 52	52.304	11.965	64.269	— 5, 73	12, 65	211	
1903-04 . . .	639.064	163.553	802.617	— 1, 29	53.362	13.587	66.949	+ 4, 17	12, 00	219	
1904-05 . . .	698.959	124.907	823.866	+ 2, 65	59.094	11.266	70.360	+ 5, 09	11, 71	231	
1905-06 . . .	771.448	128.799	900.247	+ 9, 27	64.014	10.825	74.839	+ 6, 37	12, 03	245	
1906-07 . . .	846.583	126.065	972.648	+ 8, 04	63.544	9.283	72.827	— 2, 69	13, 37	254	
1907-08 . . .	986.494	175.664	1.162.158	+ 19, 48	72.207	12.033	84.240	+ 15, 67	13, 80	279	
1908-09 . . .	1.126.949	190.248	1.317.197	+ 13, 34	76.597	11.682	88.279	+ 4, 79	14, 92	304	
1909-10 . . .	1.162.030	160.689	1.322.719	+ 0, 42	81.849	11.434	93.283	+ 5, 67	14, 18	319	
1910-11 . . .	1.176.132	205.503	1.381.635	+ 4, 45	82.391	14.175	96.566	+ 3, 52	14, 31	338	
1911-12 . . .	1.082.582	151.055	1.233.637	— 10, 71	76.876	10.027	86.903	— 10, 01	14, 20	304	
1912-13 . . .	1.043.408	182.139	1.225.637	— 0, 65	74.327	11.932	86.259	— 0, 74	14, 21	291	
1913-14 . . .	942.980	241.324	1.184.304	— 3, 37	67.535	16.088	83.623	— 3, 06	14, 16	276	
1914-15 . . .	971.239	143.049	1.114.288	— 5, 91	68.419	9.243	77.662	— 7, 13	14, 35	255	
1915-16 . . .	1.015.097	257.109	1.272.206	+ 14, 17	70.107	16.387	86.494	+ 11, 37	14, 71	289	
1916-17 . . .	753.150	351.755	1.104.905	— 13, 15	51.162	21.954	73.116	— 15, 47	15, 11	246	
1917-18 . . .	666.877	106.763	773.640	— 29, 98	42.716	6.644	49.360	— 32, 49	15, 67	166	
PORTO DI LIVORNO.											
1901-02 . . .	207.238	53.529	260.767	»	»	»	24.777	»	10, 52	»	
1902-03 . . .	370.287	98.522	468.809	+ 79, 78	»	»	39.954	+ 61, 25	11, 73	»	
1903-04 . . .	246.656	109.987	356.643	— 23, 93	»	»	31.954	— 20, 02	11, 16	»	
1904-05 . . .	263.243	106.842	370.085	+ 3, 77	23.943	9.533	33.496	+ 4, 83	11, 05	»	
1905-06 . . .	378.190	132.173	510.363	+ 37, 90	38.339	10.282	48.621	+ 45, 15	10, 50	»	
1906-07 . . .	483.783	186.833	620.616	+ 21, 60	42.510	10.092	52.602	+ 8, 19	11, 80	»	
1907-08 . . .	437.872	154.269	592.141	— 4, 59	40.581	10.834	51.415	— 2, 26	11, 52	»	
1908-09 . . .	514.854	172.406	687.260	+ 16, 06	47.545	11.283	58.828	+ 14, 42	11, 68	»	
1909-10 . . .	518.663	189.478	708.141	+ 3, 04	51.338	13.159	64.497	+ 9, 64	10, 98	204	
1910-11 . . .	582.554	231.837	814.391	+ 15, 00	54.691	15.447	70.138	+ 8, 75	11, 61	227	
1911-12 . . .	644.713	163.462	808.175	— 0, 76	54.911	10.843	65.754	— 6, 25	12, 29	209	
1912-13 . . .	655.107	203.903	859.010	+ 6, 29	59.482	13.526	73.008	+ 11, 03	11, 77	236	
1913-14 . . .	604.479	206.231	810.710	— 5, 62	56.742	13.434	70.176	— 3, 88	11, 55	218	
1914-15 . . .	690.482	216.644	907.126	+ 11, 89	59.062	13.185	72.247	+ 2, 95	12, 63	228	
1915-16 . . .	935.030	419.987	1.355.017	+ 49, 37	71.295	27.223	98.518	+ 36, 36	13, 75	312	
1916-17 . . .	737.646	377.552	1.115.198	— 17, 70	55.206	24.829	80.035	— 18, 76	13, 93	262	
1917-18 . . .	628.364	264.527	892.891	— 19, 93	44.000	17.794	61.794	— 22, 79	14, 45	200	

Carrì scaricati e caricati al porto di GENOVA, suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione.

ANNI 1916-17 E 1917-18

ANNO	MISE	CARRI SCARICATI										CARRI CARICATI							
		Provenienza						Destinazione				Linea di Pisa e oltre			Linea di Ventimiglia e oltre				
		Fermate di Sampierdarena, Santa Lìmbria, Genova P. C.	Sampierdarena loco	Linea da Sampierdarena a Scraivalle	Novi ed oltre	Linea Asti-Ovada e oltre	Linea di Ventimiglia e oltre	Linea di Pisa e oltre	Totale	Novi ed oltre ver. esclusa Luino e oltre	Luino e oltre	Oltre Novi verso Tortona	Linea Asti-Ovada e oltre	Linea di Ventimiglia e oltre	Linea di Pisa e oltre	Totale			
1917	Luglio . . .	70	132	190	1.908	239	232	264	3.035	718	1.714	1.208	7.073	274	12.176	264	1.805	2.924	28.156
	Agosto . . .	96	180	201	1.871	223	373	412	3.356	565	967	1.438	7.990	300	12.202	240	2.421	2.800	28.936
	Settembre . .	101	198	192	2.033	227	301	356	3.408	487	400	823	6.270	173	8.930	163	1.383	2.430	21.059
	Ottobre . . .	105	253	173	2.189	282	268	418	3.688	764	864	836	6.866	101	10.598	170	1.538	2.312	24.049
	Novembre . .	86	174	127	1.660	256	300	391	2.994	814	1.124	1.374	5.314	23	7.889	213	1.866	2.226	20.843
	Dicembre . .	181	198	213	1.877	292	370	366	3.497	821	833	1.193	5.094	99	8.014	266	1.156	2.359	19.835
	Gennaio . . .	141	204	232	2.021	290	328	402	3.618	572	868	1.853	5.553	126	9.264	434	1.369	2.439	22.478
	Febbraio . .	105	232	206	1.725	298	305	469	3.340	514	918	1.330	4.554	40	7.416	283	1.131	2.112	18.298
	Marzo . . .	171	195	255	1.591	326	316	368	3.222	424	1.040	995	4.813	91	7.652	354	1.332	2.015	18.716
	Aprile . . .	145	202	199	1.685	335	248	312	3.126	461	1.036	604	6.035	75	8.254	220	1.170	1.965	19.820
	Maggio . . .	232	262	240	2.001	281	301	349	3.726	697	1.331	863	8.445	89	13.310	472	1.587	3.250	30.044
	Giugno . . .	87	181	214	1.842	430	293	358	3.405	669	1.352	1.120	6.108	170	9.929	509	1.568	2.893	24.318
Anno 1917-18 .		1.520	2.411	2.442	22.403	3.479	3.695	4.465	40.415	7.506	12.447	13.637	74.115	1.561	115.634	3.588	18.326	29.738	276.552
Percentuale in rapporto al totale .		3,76	5,97	6,94	55,43	8,61	9,14	11,05	100	2,72	4,50	4,93	26,80	0,56	41,81	1,30	6,63	10,75	100
Anno 1916-17 .		1.106	3.260	1.550	36.767	3.842	3.963	5.477	56.966	11.479	12.140	16.694	115.377	14.040	180.343	8.175	22.762	28.163	433.686
Percentuale in rapporto al totale .		2,98	5,88	2,77	65,70	6,86	7,08	9,79	100	2,80	2,97	4,06	29,82	3,43	44,90	2,00	5,35	6,88	100

Carri scaricati e caricati al porto di VENEZIA, suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione.

ANNI 1916-17 E 1917-18.

ANNO	MESE	CARRI SCARICATI					CARRI CARICATI					
		provenienti dalle linee di					per le linee di					
		Mestre-Verona-Milano e diramazioni, escluse quelle di Padova-Bologna, Mestre-Treviso, Mestre-Casarsa e Mestre-Bassano	oltre Padova-Bologna e diramazioni	oltre Mestre-Treviso e diramazioni	oltre Mestre-Casarsa e diramazioni	oltre Mestre-Bassano	Mestre-Verona-Milano e diramazioni, escluse quelle di Padova-Bologna, Mestre-Treviso, Mestre-Casarsa e Mestre-Bassano	oltre Padova-Bologna e diramazioni	oltre Mestre-Treviso e diramazioni	oltre Mestre-Casarsa e diramazioni	oltre Mestre-Bassano	TOTALE
1917	Luglio	486	547	547	547	551	115	96	98	96	95	2.678
	Agosto	506	538	521	515	500	108	91	88	88	88	2.580
	Settembre	477	477	477	477	472	80	66	66	64	64	2.380
	Ottobre	510	532	527	531	535	85	63	63	62	61	2.635
	Novembre	218	183	179	180	183	167	173	171	170	170	943
	Dicembre	249	238	237	237	238	286	273	273	272	273	1.199
	Gennaio	164	149	148	146	146	146	129	137	128	129	753
	Febbraio	81	66	61	54	56	61	70	57	47	43	318
	Marzo	250	212	41	11	12	153	257	60	28	18	526
	Aprile	227	157	85	28	10	86	272	54	39	20	507
	Maggio	262	199	136	87	39	105	424	71	54	29	723
	Giugno	198	149	92	34	7	63	285	44	31	14	480
Anno 1917-18		3.628	3.447	3.051	2.847	2.749	1.455	2.199	1.182	1.081	1.004	15.722
Percentuale in rapporto al totale		23,08	21,92	19,41	18,11	17,48	21,02	31,77	17,08	15,62	14,51	100
1918												
Anno 1916-17		8.140	6.667	5.667	4.484	3.734	2.639	2.030	1.686	1.171	906	28.692
Percentuale in rapporto al totale		28,47	23,32	19,47	15,68	13,06	31,67	24,36	19,04	14,06	10,87	100

Carrì scaricati e caricati al porto di SAVONA, suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione.

ANNI 1916-17 E 1917-18.

ANNO	MESE	CARRI SCARICATI										CARRI CARICATI					
		provenienti dalle linee di					TOTALE	Destinazione					TOTALE				
		Ventimiglia	Genova	Ceva	Alessandria	Calate		per le linee di	Genova	Ceva	Alessandria	Savona Lcimbri		Savona Marittima			
1917	Luglio	103	435	28	45	146	757	180	85	1.270	645	52	179	5.311			
	Agosto	152	254	95	113	212	826	144	2.203	1.050	481	36	196	4.110			
	Settembre	90	198	43	99	123	553	190	2.816	1.091	353	58	109	4.617			
	Ottobre	85	214	83	101	82	565	219	2.255	1.034	1.045	66	81	4.700			
	Novembre	61	217	113	148	55	594	173	561	1.171	2.506	88	38	4.537			
	Dicembre	20	219	200	143	217	799	117	808	959	1.977	16	144	4.021			
	Gennaio	4	131	134	154	189	612	129	650	873	2.021	4	101	3.868			
	Febbraio	24	136	170	192	130	652	134	642	959	1.569	2	84	3.390			
	Marzo	95	91	132	138	140	596	29	626	480	2.029	.	143	3.307			
	Aprile	193	50	91	137	105	576	33	907	496	1.877	14	101	3.428			
	Maggio	169	134	145	137	124	709	108	712	790	1.842	4	123	3.579			
	Giugno	20	79	217	325	33	674	183	838	1.193	2.086	4	188	4.492			
Anno 1917-18	1.016	2.158	1.451	1.732	1.556	7.913	1.639	16.003	11.366	18.431	344	1.577	49.360				
Percentuale in rapporto al totale	12,84	27,27	18,34	21,89	19,66	100	3,32	32,42	23,09	37,34	0,70	3,19	100				
Anno 1916-17	1.423	7.294	238	57	486	.498	1.863	41.961	15.666	11.816	926	904	73.116				
Percentuale in rapporto al totale	14,93	76,80	2,30	0,60	5,22	100	2,55	57,37	21,47	16,26	1,27	1,24	100				

Carri scaricati e caricati al porto di LIVORNO, suddivisi rispettivamente per provenienza e destinazione.

ANNI 1916-17 e 1917-18.

ANNO	MESE	CARRI SCARICATI										CARRI CARICATI								
		provenienti dalle linee di										per le linee di								
		Livorno-Pisa (comprens.)	Pisa (esclusa) Rimpoll e diramazioni	Oltr. Pisa e Verno Lucca e diramazioni	Colle Salivetti Cerna Volterra	Livorno-Vada	Cerna Grosseto ed altre (Via Vada)	Grosseto ed altre (Via Colle Salivetti)	Oltr. Pisa e Verno Spessa e diramazioni	TOTALE	Livorno-Pisa (comprens.)	Pisa (esclusa) Rimpoll e diramazioni	Oltr. Pisa e Verno Lucca e diramazioni	Colle Salivetti Cerna Volterra	Livorno-Vada	Cerna Grosseto ed altre (Via Vada)	Grosseto ed altre (Via Colle Salivetti)	Oltr. Pisa e Verno Spessa e diramazioni	TOTALE	
1917	Luglio . . .	142	143	155	87	90	137	111	202	1.027	394	2.020	1.906	19	25	211	291	1.500	6.366	
	Agosto . . .	72	124	152	132	142	152	140	107	1.021	510	1.798	1.772	5	8	389	19	1.276	5.777	
	Settembre . .	105	112	139	150	189	167	173	123	1.158	608	1.978	1.434	3	2	256	60	788	5.129	
	Ottobre . . .	115	120	118	141	176	177	198	139	1.184	439	1.163	1.376	»	25	346	28	1.097	4.474	
	Novembre . .	134	231	203	58	25	41	48	144	884	330	1.600	840	»	114	662	121	837	4.504	
	Dicembre . .	141	260	276	66	73	85	108	210	1.219	299	942	663	5	5	423	5	692	3.034	
	1918	Gennaio . . .	157	161	134	122	129	113	140	140	1.103	571	1.866	1.387	2	2	952	»	1.153	5.933
		Febbraio . .	228	108	187	108	151	101	102	155	1.140	87	1.124	895	»	»	366	»	1.031	3.503
		Marzo . . .	474	124	301	69	263	146	160	227	1.764	40	1.913	1.139	11	21	577	59	1.423	5.183
		Aprile . . .	404	324	253	89	207	76	160	194	1.707	262	1.592	1.343	»	1	896	2	1.141	5.237
		Maggio . . .	404	354	263	161	209	190	191	160	1.932	321	2.383	1.871	»	11	1.100	»	1.116	6.802
		Giugno . . .	73	782	365	84	49	78	32	83	1.546	92	1.860	1.480	»	7	1.032	»	1.381	5.852
Anno 1917-18 . . .	2.449	2.843	2.546	1.267	1.663	1.463	1.570	1.884	15.685	3.953	20.239	16.106	45	221	7.210	585	13.435	61.794		
Percentuale in rapporto al totale . .	15,61	18,13	16,23	8,08	10,60	9,33	10,01	12,01	100	6,40	32,75	26,06	0,97	0,36	11,67	0,95	21,74	100		
Anno 1916-17 . . .	1.903	3.102	2.762	687	418	1.708	731	2.842	14.053	7.659	29.072	24.195	88	562	4.666	1.743	12.060	80.035		
Percentuale in rapporto al totale . .	13,50	22,01	19,60	4,45	2,97	12,31	5,19	20,16	100	9,17	36,32	30,23	0,22	0,70	5,83	1,18	15,06	100		

Peso in tonnellate delle principali merci

ANNI DAL 1908-09

PORTI	TONNELLATE																
	per conto commercio										per conto Amministrazione				Totale generale	%	
	Carboni	Cereali		Cottoni		Petrolio	Fosfati (osforiti e concimi)	Sale e tabacchi	Altre merci	Totale	%	Carboni	Altre merci	Totale			%
		per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero												
Genova	640.756	896.282	997	67.776	1.333	10.371	27.700	57.438	1.667.948	3.370.601	»	5.385	65.103	410.488	»	3.781.089	»
Venezia	1.332	9.306	»	844	»	»	»	5.583	52.288	69.353	»	5.899	70	5.969	»	75.322	»
Savona	85.847	159.346	»	»	»	91.902	»	»	329.782	666.877	»	94.840	11.923	106.763	»	773.640	»
Stazione S. Giuseppe di Cairo	103.665	3.295	»	15.680	»	467	87	»	982	124.176	»	50.116	»	50.116	»	174.292	»
Livorno	64.763	331.630	»	3.846	86	21.846	89.724	17.116	99.353	628.364	»	256.827	7.700	264.527	»	892.891	»
Spezia	26.791	235.972	»	»	»	»	17.664	»	33.737	314.164	»	58.315	713	59.028	»	373.192	»
Civitavecchia .	33.926	52.203	»	»	»	»	4.548	2.091	18.726	111.494	»	172.824	»	172.824	»	284.318	»
Ancona	1.797	2.482	»	»	»	»	»	12.050	21.361	37.690	»	»	237	237	»	37.927	»
Napoli	52.298	216.602	»	1.048	»	»	577	837	146.212	417.574	»	243.806	5.513	249.319	»	666.893	»
Torre Annunziata	6.798	21.533	»	»	»	»	»	»	59.559	87.890	»	157.049	126	157.175	»	245.065	»
Porti della Sicilia	12.156	37.567	»	74	»	11.966	13.821	»	72.995	152.944	»	76.711	1.287	77.998	»	230.942	»
Altri porti minori del continente	3.030	46.975	»	»	»	242	15.962	4.429	57.842	123.480	»	1.235	55	1.290	»	129.770	»
Anno 1917-18 .	1.033.159	2.013.193	997	89.268	1.419	136.794	170.083	103.909	2.560.785	6.109.607	- 22,49	1.463.007	92.727	1.555.734	- 42,54	7.665.341	- 27,61
Anno 1916-17 .	2.416.348	1.692.198	126.416	193.702	8.973	142.106	221.620	145.066	3.036.617	7.882.035	- 14,71	2.677.438	129.972	2.707.410	+ 22,33	10.659.446	- 7,60
Anno 1915-16 .	3.780.148	1.789.508	61.996	265.853	9.761	138.900	322.931	163.087	2.709.764	9.241.918	+ 12,13	2.148.379	64.740	2.213.119	+ 33,61	11.465.067	+ 16,73
Anno 1914-15 .	3.698.245	1.207.224	284.160	197.737	92.698	126.477	389.296	157.206	2.088.951	8.241.994	- 6,72	1.591.945	64.443	1.656.388	- 21,09	9.898.382	- 8,69
Anno 1913-14 .	4.681.936	768.670	96.583	172.895	11.730	102.780	532.090	174.802	2.210.394	8.741.780	- 8,44	1.981.610	117.567	2.099.107	+ 3,38	10.840.887	- 6,56
Anno 1912-13 .	4.699.766	1.606.765	68.962	160.044	10.490	106.271	514.728	154.220	2.295.894	9.547.129	+ 7,51	1.939.840	90.646	2.030.486	+ 38,45	11.577.616	+ 11,90
Anno 1911-12 .	4.483.643	999.724	86.416	172.668	8.624	88.458	526.199	143.486	2.370.814	8.879.932	- 6,86	1.390.421	76.189	1.466.610	- 18,04	10.346.642	- 7,60
Anno 1910-11 .	4.752.277	1.378.677	78.904	150.495	10.092	84.099	522.573	133.569	2.322.411	9.432.997	+ 8,34	1.655.912	133.534	1.789.446	- 0,77	11.222.443	+ 6,78
Anno 1909-10 .	4.720.298	902.007	116.606	145.304	10.508	77.318	541.204	116.668	2.075.020	8.706.932	+ 3,63	1.708.116	95.133	1.803.249	+ 0,07	10.510.181	+ 3,00
Anno 1908-09 .	4.623.269	681.762	118.548	164.272	13.301	70.692	640.324	120.769	1.969.143	8.402.060	+ 11,71	1.721.176	80.879	1.802.054	+ 9,27	10.204.114	+ 11,28

caricate ai porti e carri utilizzati.

AL 1917-18.

CARRI																			
per conto commercio											per conto Amministrazione				Totale generale	%	Medio carico per carro (tonn.)	Numero giorni lavorativi	Media carri caricati per giorno lavorativo
Carboni	Cereali		Cottoni		Petrolio	Fosfati fosforiti e conclini	Sale e tabacchi	Altre merci	Totale	%	Carboni	Altre merci	Totale	%					
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero															
40.785	55.977	71	6.998	170	770	1.659	4.153	139.207	249.790	»	21.922	4.840	26.762	»	276.552	»	13,67	305	907
97	681	»	76	»	»	»	766	4.949	6.569	»	346	6	352	»	6.921	»	10,88	308	22
5.131	9.764	»	»	»	7.472	»	»	20.349	42.716	»	5.737	907	6.644	»	49.360	»	15,67	298	166
6.086	200	»	1.306	»	33	6	»	89	7.720	»	2.991	»	2.991	»	10.711	»	16,27	299	36
4.116	21.017	»	314	8	1.747	5.527	1.667	9.604	44.000	»	17.331	463	17.794	»	61.794	»	14,45	309	200
1.651	15.003	»	»	»	»	1.142	»	2.596	20.392	»	3.669	111	3.780	»	24.172	»	15,44	290	83
1.948	3.238	»	»	»	»	291	142	3.086	8.705	»	10.268	»	10.268	»	18.973	»	15,80	303	63
113	173	»	»	»	»	»	878	2.295	3.464	»	»	84	84	»	3.548	»	10,69	307	12
3.597	14.884	»	88	»	»	40	61	12.348	31.018	»	16.302	308	16.610	»	47.628	»	14,00	312	153
413	1.490	»	»	»	»	»	»	4.391	6.294	»	9.820	5	9.825	»	16.119	»	15,20	309	52
941	2.611	»	5	»	995	909	472	6.289	12.222	»	5.106	128	5.234	»	17.456	»	13,23	»	»
205	3.237	»	»	»	16	925	271	5.705	10.359	»	80	5	85	»	10.444	»	12,43	»	»
65.083	128.280	71	8.787	178	11.033	10.499	8.410	210.908	443.249	- 24,75	93.572	6.857	100.429	- 42,82	543.678	- 28,90	14,12	»	»
157.836	105.664	8.053	20.166	1.007	12.366	11.040	11.697	258.020	589.049	- 16,02	166.051	9.596	175.617	+ 2,26	764.696	- 9,51	13,85	»	»
250.025	121.247	4.473	29.013	1.115	12.446	20.231	12.972	249.855	701.377	+ 9,63	138.664	5.000	143.664	+ 32,88	845.041	+ 12,99	13,57	»	»
249.170	83.660	19.284	22.099	8.545	12.422	26.932	13.857	204.783	639.782	- 7,29	102.636	5.476	108.112	- 22,48	747.894	- 9,84	13,26	»	»
320.911	55.536	7.119	20.347	1.060	10.848	35.946	14.699	223.626	690.092	- 7,06	129.828	9.629	139.457	+ 3,67	829.549	- 5,42	13,03	»	»
316.428	109.715	4.885	19.338	998	11.280	37.634	13.550	228.707	742.535	+ 6,69	127.020	7.497	134.517	+ 34,34	877.052	+ 10,17	13,18	»	»
303.749	72.351	6.437	21.125	801	9.689	34.976	13.541	233.272	695.970	- 5,96	93.569	6.563	100.132	- 18,41	796.102	- 7,74	13,05	»	»
319.359	101.789	5.944	17.667	982	9.313	34.778	11.990	238.263	740.085	+ 8,03	112.024	10.711	122.765	- 1,72	862.850	+ 6,53	13,03	»	»
318.957	66.683	9.449	17.144	1.002	8.406	35.939	10.475	217.006	685.061	+ 4,61	116.294	8.618	124.912	- 0,23	809.973	+ 3,83	12,98	»	»
307.797	51.178	9.426	19.612	1.274	7.738	41.465	10.516	205.469	654.876	+ 6,92	116.919	8.287	125.206	+ 2,97	780.031	+ 6,27	13,08	»	»

Carrì caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali 1913, 1914, 1915, 1916 e 1917.

COMPARTIMENTI	SETTEMBRE		OTTOBRE		NOVEMBRE		TOTALE		TOTALE GENERALE	ANNOTAZIONI
	Carrì caricati di uva, mosto e vino	Carrì caricati di recipienti vuoti	Carrì caricati di uva, mosto e vino	Carrì caricati di recipienti vuoti	Carrì caricati di uva, mosto e vino	Carrì caricati di recipienti vuoti	Carrì caricati di uva, mosto e vino	Carrì caricati di recipienti vuoti		
Torino	921	1.049	4.709	1.393	"	"	5.630	2.442	8.072	
Milano	534	4.297	2.461	4.306	"	"	2.995	8.603	11.598	
Venezia	205	390	536	468	"	"	741	858	1.599	
Genova	237	266	343	297	"	"	580	563	1.143	
Bologna	1.892	421	8.316	616	258 (1)	14 (1)	10.466	1.051	11.517	(1) dal 1° al 15.
Firenze	101	162	438	207	"	"	539	369	908	
Ancona	604	131	885	274	"	"	1.489	405	1.894	
Roma	174	129	1.139	154	"	"	1.313	283	1.596	
Napoli	191	196	930	345	"	"	1.121	541	1.662	
Bari	1.148	1.029	3.524	1.412	499 (2)	168 (2)	5.171	2.609	7.780	(2) dal 1° al 30.
Reggio C.	135	48	298	17	"	"	433	65	498	
Palermo	1.312	536	1.266	507	"	"	2.578	1.043	3.621	
Anno 1917	7.454	8.654	24.845	9.996	757	182	33.056	18.832	51.888	
Anno 1916	13.313	10.047	27.308	8.800	3.966	553	44.677	19.400	63.977	
Anno 1915	9.645	7.428	19.826	5.990	2.113	447	31.584	13.865	45.449	
Anno 1914	9.080	8.990	33.768	12.737	4.229	357	47.077	22.084	69.161	
Anno 1913	12.245	10.917	40.056	14.824	7.126	876	69.427	26.617	86.044	

Utilizzazione media giornaliera dei carri (esclusi i carri in riparazione).

ANNI DAL 1908-09 AL 1917-18.

ANNO	MESE	DOTAZIONE media carri F. S. (compresi noleggiati)				CARRI F. S. fuori rete		CARRI F. S. in officina, guasti nelle squadre di rialzo e sul binari del traffico		CARRI F. S. adibiti definitivamente o temporaneamente ai servizi interni dell'Amministrazione		CARRI non utili al traffico		CARRI utilizzati al traffico		QUANTITÀ dei carri giornalmente utilizzati in rapporto ad ogni 100 carri utili al traffico		CICLO medio del carro sulla rete dello Stato		OSSERVAZIONI
		3	4	5=3+4	6	7	8	9	10=6+7+8+9	11=5+10	12	13=(12:11)100	14	15=14:12						
1917	Luglio . .	107.789	10.278	118.067	10.466	7.734	3.000	4.034	25.234	92.833	12.011	12,94	7	17						
"	Agosto . .	108.433	11.557	119.990	10.796	8.506	3.000	4.034	26.336	93.654	12.433	13,28	7	13						
"	Settembre . .	108.780	14.277	123.057	10.628	8.677	3.000	3.776	26.081	96.976	12.604	13,00	7	17						
"	Ottobre . .	108.851	15.171	124.022	11.398	8.211	3.000	4.367	26.976	97.046	11.873	12,23	8	4						
"	Novembre . .	108.857	16.626	125.483	13.561	7.466	3.000	5.182	29.209	96.274	9.079	9,43	10	14						
"	Dicembre . .	108.850	16.888	125.738	15.068	6.937	3.000	4.510	29.515	96.223	9.326	9,69	10	11						
1917	2° semestre	108.593	14.133	122.726	11.986	7.922	3.000	4.317	27.225	95.501	11.221	11,75	8	12						
1916	2° semestre	105.991	10.526	116.517	7.441	7.385	3.000	4.758	22.584	93.933	12.992	13,83	7	6						
1918	Gennaio . .	109.056	16.867	125.923	13.551	7.736	3.000	4.174	28.461	97.462	10.281	10,55	9	12						
"	Febbraio . .	109.134	16.970	126.104	16.198	7.878	3.000	4.800	31.876	94.228	10.426	11,06	9	11						
"	Marzo . .	109.179	16.944	126.123	17.665	8.250	3.000	4.695	33.610	92.513	10.775	11,65	8	14						
"	Aprile . .	109.255	17.003	126.258	21.925	8.466	3.000	4.717	38.108	88.150	10.986	12,46	8	11						
"	Maggio . .	109.395	17.011	126.406	22.608	8.881	3.000	4.772	39.261	87.145	12.394	14,22	7	7						
"	Giugno . .	109.558	20.286	129.844	23.643	9.705	3.000	4.759	41.107	88.737	12.834	14,46	6	22						
1918	1° semestre	109.263	17.513	126.776	19.265	8.486	3.000	4.653	35.404	91.372	11.283	12,35	8	2						
1917	1° semestre	106.384	10.998	117.382	9.216	7.481	3.000	4.180	23.877	93.905	12.399	13,26	7	13						
Anno 1917-18 . .		108.928	15.823	124.751	15.625	8.204	3.000	4.485	31.314	93.437	11.252	12,04	8	7						
Anno 1916-17 . .		106.187	10.762	116.949	8.328	7.433	3.000	4.469	23.230	93.719	12.695	13,55	7	9						
Anno 1915-16 . .		105.497	10.071	115.568	8.234	7.969	3.000	5.156	24.359	91.209	12.818	14,05	7	3						
Anno 1914-15 . .		103.501	8.762	112.263	7.051	10.151	3.164	1.443	21.809	90.454	13.294	14,70	6	19						
Anno 1913-14 . .		101.244	5.387	106.631	5.699	10.374	3.550	319	19.942	86.689	14.586	16,83	5	23						
Anno 1912-13 . .		97.709	4.923	102.632	5.644	9.584	3.800	434	19.462	83.170	14.297	17,19	5	20						
Anno 1911-12 . .		93.260	4.977	98.237	5.461	9.597	3.492	528	19.078	79.159	13.324	17,46	5	17						
Anno 1910-11 . .		91.746	4.820	96.566	4.234	11.933	3.481	715	20.363	76.203	13.286	17,44	5	18						
Anno 1909-10 . .		89.452	4.912	94.364	4.554	12.377	3.500	481	20.912	73.482	12.941	17,61	5	16						
Anno 1908-09 . .		87.386	5.270	92.656	3.851	14.219	3.470	546	22.086	70.570	12.587	17,84	5	16						

N. B. Nella colonna 12° sono compresi anche i carri che si resero necessari per la formazione dei misti con merci traabordinate da altri vagoni.

Nella dotazione dei carri F. S. non sono compresi i carri F. D. trasformati provvisoriamente in bagagliai, né i carri a scartamento ridotto per le ferrovie complementari.

Servizio merci — Carico, percorrenze ed introiti.

DATA	DOTAZIONE		CARRI		QUANTITÀ		MERCÌ		QUANTITÀ		PORTATA		PERCORRENZA CARRI DA MERCÌ (I)						INTROITI MERCÌ (2)			
	media carrì F. S. (compresi i noleggiati)		utili al carico presenti sulla rete dello Stato		carrì utili per ogni 100 carrì F. S. in dotazione		accettate pel trasporto		media merci trasportate per carro utile al carico		media dei carrì in dotazione		a carico		a vuoto		Media per asse di carro del traffico in circolazione sulle F. S.		Totale complessivo		per asse-chm. a carico	
	I	2	3 = (2:1)100	4	5 = 4:2	6	7	8	9	10	11	12 = 11:2	13 = 11:7	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1908-09.	87.386	70.570	80,76	34.142.073	484	13,95	1.401.564.856	380.270.106	9.852	2.673	270.530.058,27	3.833	0,1930									
1909-10.	89.452	73.482	82,15	35.600.512	484	14,34	1.493.182.592	404.119.584	10.076	2.727	291.130.716,61	3.962	0,1949									
1910-11.	91.746	76.203	83,06	37.564.211	493	14,66	1.500.659.210	423.840.193	9.768	2.759	303.080.125,04	3.977	0,2019									
1911-12.	93.260	79.159	84,88	39.101.419	494	14,96	1.585.398.115	431.234.976	9.932	2.702	322.604.504,27	4.075	0,2035									
1912-13.	97.709	83.170	85,12	40.881.465	492	15,21	1.646.143.394	462.334.370	9.814	2.757	331.881.408,19	3.990	0,2016									
1913-14.	101.244	86.689	85,62	41.421.872	478	15,39	1.717.020.354	466.815.550	9.829	2.672	336.507.736,33	3.882	0,1959									
1914-15.	103.501	90.454	87,39	37.660.475	416	15,60	1.754.008.133	542.731.039	9.614	2.975	367.103.300,79	4.058	0,2093									
1915-16.	105.497	91.209	86,46	38.283.443	420	15,77	2.175.928.121	741.374.753	11.193	3.814	501.379.192,69	5.497	0,2305									
1916-17.	106.187	93.719	88,26	40.534.965	433	16,20	2.449.231.058	845.983.381	12.361	4.270	753.852.533,13	8.044	0,3078									
1917-18.	108.928	93.437	85,78	38.653.428	414	16,10	2.259.358.556	765.620.806	10.794	3.658	849.272.318,91	9.089	0,3759									
Ottobre 1908.	87.226	71.431	81,89	3.189.974	44,7	13,86	136.636.071	30.811.506	949	214	27.299.691,96	382	0,1998									
" 1909.	89.144	70.942	79,58	3.021.848	42,6	14,28	141.081.810	32.337.210	986	226	28.064.767,06	401	0,1989									
" 1910.	90.891	76.109	83,74	3.294.616	43,3	14,58	142.048.449	34.420.406	926	224	29.432.188,48	387	0,2072									
" 1911.	93.241	78.798	84,51	3.413.568	43,3	14,89	149.406.600	31.415.733	946	199	31.411.891,40	399	0,2104									
" 1912.	96.682	82.167	84,99	3.826.297	46,6	15,16	160.023.928	40.731.683	965	246	33.511.038,75	408	0,2094									
" 1913.	100.644	86.714	86,16	3.967.676	45,8	15,35	170.641.165	41.942.705	976	240	34.451.866,54	397	0,2019									
" 1914.	102.972	88.434	85,88	3.449.552	39,-	15,54	151.975.375	33.278.281	852	187	30.903.346,64	349	0,2033									
" 1915.	105.184	88.761	84,39	3.222.759	36,3	15,68	176.152.632	56.110.384	915	292	41.339.498,33	466	0,2347									
" 1916.	105.999	94.605	89,25	3.560.989	37,6	16,10	215.666.913	69.930.188	1.131	367	62.647.522,44	662	0,2995									
" 1917.	108.851	97.046	89,15	3.434.296	35,4	15,03	208.763.486	67.589.815	1.020	326	62.242.487,24	641	0,2981									

(1) Le percorrenze in assi-chm. dal 1° luglio 1908 al 31 dicembre 1909 sono approssimative, essendo state compilate le statistiche in base all'unità veicolo. — (2) Compreso lo stretto di Messina ed escluse le linee di navigazione.

Tonnellaggio e prodotto per il percorso delle ferrovie dello Stato per le principali merci (1917-18).

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	N.° d'ordine secondo il tonnellaggio	Tonnellaggio (tonn.)	N.° d'ordine secondo il prodotto	Prodotto (litre)
1	Agrumi } G.V. e P.V. Acc. . . Tonn. 179.479 . . . L. 2.467.836 P.V. Or. } 2.201 } 13.427	21	181.680	17	2.481.263
2	Asfalto	34	8.040	35	81.847
3	Barbabetole	14	344.874	28	858.737
4	Bestiame (bovino, equino, ovino, suino) (capi)	9	1.337.563	9	5.141.160
5	Calce e cementi	9	472.860	14	2.955.137
6	Canapa, lino ed altri vegetali filamentosi (escluso il cotone)	30	67.462	25	1.032.167
7	Carbone fossile (antracite, litantrace, coke)	1	2.597.639	3	14.113.955
8	Carta in genere	28	112.634	20	1.888.870
9	Cereali (escluso frumento), granturco, riso, segale, avena, orzo, farine di ogni qualità.	4	1.470.615	4	12.334.421
10	Concimi chimici	11	441.706	18	2.066.784
11	Concimi naturali	18	208.170	31	766.063
12	Cotone in massa ed in bioccoli	24	141.938	22	1.651.793
13	Derrate alimentari (agli, cipolle, castagne, frutta fresche, legumi freschi, olive, ortaglie fresche, patate)	13	402.610	8	5.502.968
14	Filati e tessuti (di canapa, lino, cotone, juta, lana, ecc., esclusa la seta)	23	167.614	13	3.097.507
15	Fosfati, fosforiti, scorie Thomas	22	178.924	24	1.268.571
16	Frumento e farine	3	1.521.005	5	11.641.954
17	Generi coloniali e droghe (zucchero, caffè, ecc.)	20	198.232	16	2.553.621
18	Ghisa e ferro in rottami	26	130.503	30	778.976
19	Lana naturale, lavata, cardata, pettinata, ecc.	32	39.954	33	661.637
20	Laterizi	12	425.876	19	2.045.776
21	Legna da ardere	2	2.498.755	1	19.706.150
22	Legname da costruzione.	5	1.360.485	6	11.252.735
23	Ligniti	7	992.680	11	4.615.961
24	Marmo greggio ed in lavori semplici	33	32.582	34	319.957
25	Olii vegetali.	29	106.637	23	1.594.767
26	Paglia, foraggi, sughero	8	746.173	10	5.131.870
27	Petrolio e altri oli di minerali	31	63.333	26	1.032.027
28	Pietre da costruzione (escluso il marmo)	16	247.105	27	941.470
29	Prodotti dell'industria metallurgica	25	133.337	21	1.684.251
30	Prodotti chimici, generi medicinali, profumerie, ecc.	10	457.541	7	6.727.463
31	Sabbia	19	198.576	32	683.136
32	Sansa	27	124.283	29	830.496
33	Uve, mosti. } G.V. e P.V. Acc. . . Tonn. 119.196 . . L. 2.664.031 P.V. Or. } 93.087 } 1.487.531	17	212.283	12	4.151.562
34	Vini. } G.V. e P.V. Acc. . . Tonn. 265.931 . . L. 4.975.490 P.V. Or. } 781.392 } 12.442.843	6	1.047.323	2	17.418.333
35	Zolfo	15	251.000	15	2.612.910

N. B. — Questi dati non comprendono i trasporti militari sotto scorta, ciò che in parte influisce sulla diminuzione del traffico di alcune qualità di merci.

Accidenti nel servizio e loro conseguenze.

DAL 1906-07 AL 1917-18.

SPECIE DEGLI ACCIDENTI	ANNI FINANZIARI											
	1906-07	1907-08	1908-09	1909-10	1910-11	1911-12	1912-13	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18
Fuorviamenti di treni:												
lungo la linea	77	87	85	71	118	91	108	95	99	113	137	118
nelle stazioni.	103	147	136	142	163	106	122	162	163	150	198	201
Totale . . .	180	234	221	213	281	197	230	257	262	263	335	319
Investimenti ed urti di treni:												
lungo la linea	15	20	16	17	20	45	60	82	97	72	126	106
nelle stazioni.	158	165	154	175	111	176	186	193	196	231	276	315
Totale . . .	173	185	170	192	131	221	246	275	293	303	402	421
Diversi:												
sviamenti di locomotive e carri in manovra	128	94	146	137	151	118	179	213	199	178	218	230
urti in manovra	74	99	62	63	71	83	134	197	198	147	208	181
incendi nei treni	14	19	15	19	19	18	24	15	11	18	126	206
id. nelle stazioni	36	34	57	48	42	44	69	55	75	42	43	94
investimenti di persone o cose:												
dai treni in corsa	160	282	277	260	145	78	117	109	137	130	187	127
nelle stazioni.	263	167	167	129	294	179	235	227	145	134	205	183
cadute di persone dai treni.	94	118	143	76	53	102	117	99	133	189	279	476
sassi lanciati contro i treni con danni	15	21	41	116	113	86	92	79	40	23	46	46
aggressioni	3	5	1	»	6	»	3	4	2	»	3	»
altri attentati	25	29	46	49	22	43	47	32	39	18	41	59
suicidi tentati o consumati.	129	109	81	127	127	153	167	109	93	86	122	90
Totale . . .	941	977	1.036	1.024	1.043	904	1.184	1.139	1.072	965	1.478	1.692
Totale generale . . .	1.294	1.396	1.427	1.429	1.455	1.322	1.660	1.671	1.627	1.531	2.215	2.432

Accidenti nel servizio
DAL 1906-07

PERSONE MORTE O FERITE	ANNI														
	1906-07			1907-08			1908-09			1909-10			1910-11		
	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale
Viaggiatori:															
per causa di accidenti	8	340	348	12	360	378	2	395	397	3	472	475	8	506	514
per propria imprudenza	16	246	262	18	197	215	17	271	288	18	250	268	13	226	239
per attentati e aggressioni	•	21	21	1	19	20	•	19	19	•	6	6	•	20	20
per cause varie	19	115	134	11	126	137	7	136	143	31	193	224	4	128	132
Totale . . .	43	722	765	42	708	750	26	821	847	52	921	973	25	880	905
Media per ogni 100 mila:															
viaggiatori trasportati (a percorso effettivo)	0,06825	1,14603	1,21428	0,05799	0,97753	1,03552	0,03316	1,04713	1,08029	0,06386	1,13112	1,19498	0,02985	1,05082	1,08067
treni chm. con viaggiatori	0,07657	1,28562	1,36219	0,06857	1,15594	1,22451	0,04086	1,29020	1,33106	0,07984	1,41410	1,49394	0,03747	1,31913	1,35660
id. in complesso	0,04795	0,80501	0,85296	0,04237	0,71425	0,75662	0,02511	0,79276	0,81787	0,04819	0,85353	0,90172	0,02263	0,79643	0,81906
Agenti:															
per causa di accidenti	24	1.121	1.145	20	1.226	1.246	47	1.145	1.192	18	1.087	1.105	7	58	65
per propria imprudenza	69	243	312	46	352	398	63	450	513	53	475	528	33	52	85
per attentati e aggressioni	1	12	13	3	10	13	•	3	3	1	5	6	•	11	11
per cause varie	32	460	512	36	733	769	64	540	604	94	387	481	67	102	169
Totale . . .	146	1.836	1.982	105	2.321	2.426	174	2.138	2.312	166	1.954	2.120	107	223	330
													(1)	(1)	(1)
Estranei:															
per causa di accidenti	1	26	27	5	24	29	1	67	68	11	47	58	14	78	92
per propria imprudenza	52	87	139	63	72	135	62	58	120	65	156	221	78	92	170
per attentati e aggressioni	1	1	2	5	2	7	3	3	6	•	•	•	•	•	•
per cause varie	34	42	76	42	61	103	27	57	84	37	59	96	17	32	49
Totale . . .	28	156	184	115	159	274	93	185	278	113	262	375	109	202	311
Per suicidio	97	32	129	93	16	109	65	16	81	107	20	127	110	17	127

(1) A cominciare dal 1910-11 queste cifre non sono assimilabili alle corrispondenti degli anni precedenti per la diversità di criteri seguiti nella valutazione degli inconvalescenti

e loro conseguenze.
AL 1917-18.

Segue ALLEGATO N. 39.

FINANZIARI

1911-12			1912-13			1913-14			1914-15			1915-16			1916-17			1917-18		
Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale
2	438	440	13	647	660	3	381	384	9	479	488	55	621	676	40	702	742	153	996	1.149
23	366	389	13	609	622	15	606	621	26	905	931	31	919	950	85	1.072	1.157	109	1.138	1.247
•	28	28	•	5	28	•	30	30	•	6	6	•	•	•	•	5	5	•	17	17
2	188	190	1	167	168	3	132	135	9	184	193	8	109	117	30	193	223	33	119	152
27	1.020	1.047	27	1.451	1.478	21	1.149	1.170	44	1.574	1.618	94	1.649	1.743	155	1.972	2.127	295	2.270	2.565
0,03050	1,15240	1,18290	0,02996	1,61031	1,64027	0,02202	1,20482	1,22684	0,04929	1,76306	1,81235	0,11239	1,97155	2,08394	0,19021	2,42003	2,61024	0,44922	3,45676	3,90598
0,03989	1,50713	1,54702	0,03855	2,07141	2,10996	0,02866	1,56824	1,59690	0,06733	2,40846	2,47579	0,14962	2,62469	2,77431	0,27661	3,51925	3,79586	0,71385	5,49306	6,20691
0,02415	0,91228	0,93643	0,02353	1,26481	1,28834	0,01774	0,97080	0,98854	0,04000	1,43095	1,47095	0,08059	1,41390	1,49449	0,13298	1,69183	1,82481	0,32151	2,47398	2,79549
17	96	113	6	51	57	5	46	51	5	93	98	16	153	169	19	201	220	20	205	225
48	94	142	33	109	142	43	103	146	48	109	157	60	98	158	71	99	170	43	63	106
•	10	10	•	11	11	1	6	7	1	7	8	•	•	•	1	5	6	•	16	16
20	203	223	42	171	213	46	161	207	36	158	204	40	141	181	66	155	221	68	147	215
85	403	488	81	342	423	95	316	411	90	377	467	116	392	508	157	460	617	131	431	562
7	46	53	3	46	49	2	31	33	3	35	38	13	45	58	2	31	33	4	58	62
111	126	237	83	98	181	66	79	145	58	67	125	74	64	138	85	125	210	135	131	266
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1	1
13	40	53	34	62	96	38	53	91	26	57	83	31	59	90	72	85	157	56	98	154
131	212	343	120	206	326	106	163	269	87	159	246	118	168	286	159	241	400	195	288	483
132	21	153	142	25	167	96	13	109	79	14	93	70	16	86	95	27	122	65	23	90

cui si riferiscono.

MATERIA DELLE LITI	P R E T U R A (1)													
	Esistenti			Trattate e definite						pendenti al 30 giugno 1918	Esistenti			
	pendenti al 30 giugno 1917	Introdotte	Totale	vinte	vinte in parte	perdute	perdute in parte	trasmesse	abbandonate		Totale	pendenti al 30 giugno 1917	Introdotte	Totale
<i>Trasporto merci:</i>														
Ritardi	139 9	24 1	183 10	7 2	» 2	5 2	» 2	24 1	14 4	50 9	133 1	42 44	4 4	46 48
Avarie	1050 21	577	1.627 21	75 2	8	59	4	253 2	91 3	490 7	1.137 14	109 189	148 69	257 258
Perdite	1085 17	1.769	2.854 17	91 2	2	68	7	693 5	179 5	1.040 7	1.814 10	196 107	370 61	566 168
Manomissioni	627 1	732	1.359 1	10	2	31	1	270	69	383	976 1	57 35	98 25	155 60
Mancata fornitura carri ed attrezzi	11 1	6	17 1	1	»	»	»	2	1	4	13 1	6 1	2	8 1
Pagamento assegni	157 4	275	432 4	14	»	7	»	87	25	133	299 4	13 8	17 5	30 13
Errori di tassa	936 10	357	1.293 10	117 2	»	15 1	1	76	82 1	291 4	1.002 6	29 48	19 31	48 79
Questioni diverse	268 3	129	397 3	33 1	» 1	12	»	34	27 1	106 3	291	120 37	32 24	152 61
<i>Trasporto viaggiatori:</i>														
Leggi e contratto di trasporto	96 7	5	101 7	7	»	3	1	3	3 5	17 5	84 2	4 12	1 3	5 15
Danni nella persona	55 1	12	67 1	2 1	»	5	»	3	3	13 1	54	249 10	86 5	335 15
<i>Personale:</i>														
Trattamento in servizio	59 2	21	80 2	1	»	»	2	1	3	7	73 2	58 8	11 3	69 11
Collocamento a riposo o licenziamento	25	2	27	»	»	1	»	»	2	3	24	68	18	86
Infortuni sul lavoro	42	12	54	4	»	1	»	4	5	14	40	517 18	163	680 18
Sinistri derivanti a terzi in dipendenza dell'esercizio	42	9	51	1	»	1	1	5	»	8	43	115 5	29 1	144 6
Appalti - For-niture	42 1	7	49 1	4	»	1	»	3	2	10	39 1	87 5	38 2	125 7
Danni d'esercizio	314 3	55	369 3	9 1	»	13	2	11	2	37 1	332 2	517 41	55 25	572 66
Espropriazioni	52	11	63	3	»	1	»	2	5	11	52	488 8	78 1	566 9
Diversi	318 3	108	426 3	17	»	7	»	12	21	57	369 3	301 15	32 7	333 22
Totali	5.338 83	4.111 1	9.449 84	396 11	12 1	230 3	19	1.483 3	534 19	2.674 37	6.775 47	2.976 591	1.201 266	4.177 857
Totali generali	5.421	4.112	9.533	407	13	233	19	1.486	553	2.711	6.822	3.567	1.467	5.034

(1) Le cifre della seconda riga indicano le cause in appello da sentenze di Conciliazione. — (2) Le cifre della seconda riga indicano le cause in appello da sentenze di Pretura.

liti ripartite per materia.

ALLEGATO N. 40.

1917-18.

TRIBUNALE (2)							CORTE D'APPELLO											
Trattate e definite						pendenti al 30 giugno 1918	Resistenti			Trattate e definite						pendenti al 30 giugno 1918		
vinte	vinte in parte	perdute	perdute in parte	transatte	abbandonate		Totale	pendenti al 30 giugno 1917	Introdotte	Totale	vinte	vinte in parte	perdute	perdute in parte	transatte		abbandonate	Totale
2	1	1	1	1	1	4	42	13	2	15	1	1	1	1	1	1	14	
19	30	10	16	36	12	79	178	25	21	46	7	1	1	1	1	10	36	
27	15	9	12	49	22	109	457	40	17	57	8	1	1	3	1	13	44	
1	5	2	3	17	3	23	132	9	6	15	2	1	2	1	1	4	11	
1	1	1	1	1	1	1	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2	1	1	1	1	2	6	24	6	1	7	1	1	1	1	1	1	6	
4	11	2	1	2	5	14	34	6	7	13	1	1	1	1	1	3	10	
6	9	1	1	5	7	21	131	26	14	40	2	1	1	1	1	5	35	
1	1	1	1	1	1	3	5	3	1	4	1	1	1	1	1	1	3	
16	1	16	1	14	17	66	269	67	32	99	6	1	11	4	2	23	76	
11	2	2	1	1	5	18	51	13	9	22	2	1	1	1	1	4	18	
1	1	1	1	2	3	8	78	12	6	18	1	1	1	4	1	5	13	
33	1	20	1	59	32	144	536	119	37	156	8	3	1	2	6	25	131	
10	1	5	1	8	7	32	112	36	8	44	6	1	2	1	2	13	31	
6	1	7	1	8	17	39	86	16	15	31	4	1	1	2	1	6	25	
9	2	2	1	12	3	26	546	79	14	93	6	1	2	1	1	9	84	
15	1	17	1	38	8	81	485	80	32	112	9	1	7	1	3	21	91	
7	1	6	1	7	6	27	306	54	26	80	3	1	1	1	1	7	73	
169	81	12	6	101	40	7	3	259	150	698	170	3.479	687					
250	28	141	10	284	165	868	4.166	604	249	853	69	3	30	6	29	15	152	701

MATERIA DELLE LITI	CORTE DI CASSAZIONE										R I A S			
	Esistenti			Trattate e definite							pendenti al 30 giugno 1918	Esistenti		
	pendenti al 30 giugno 1917	Introdotte	Totale	vinte	vinte in parte	perdute	perdute in parte	transatte	abbandonate	Totale		pendenti al 30 giugno 1917	Introdotte	Totale
<i>Trasporto merci:</i>														
Ritardi	13	2	15	1	•	1	•	•	•	2	13	280	37	317
Avarie	22	7	29	8	•	1	•	•	•	9	20	1.416	822	2.238
Perdite	26	7	33	4	•	1	•	3	•	8	25	1.471	2.224	3.695
Manomissioni	12	3	15	1	•	1	•	•	•	2	13	741	864	1.605
Mancata fornitura di carri ed attrezzi	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	19	9	28
Pagamento assegn.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	188	298	486
Errori di tassa	9	5	14	3	•	•	•	•	•	3	11	1.038	419	1.457
Questioni diverse	17	2	19	4	•	1	1	•	•	6	13	471	201	672
<i>Trasporto viaggiatori:</i>														
Leggi e contratto di trasporto	2	•	2	1	•	•	•	•	•	1	1	124	10	134
Danni nella persona	16	7	23	5	•	3	•	•	•	8	15	398	142	540
<i>Personale</i>														
Trattamento in servizio	7	4	11	3	•	•	•	•	•	3	8	147	48	195
Collocamento a riposo o licenziamento	1	•	1	•	•	•	•	•	•	•	1	106	26	132
Infortuni sul lavoro	18	8	26	4	•	3	•	4	•	11	15	714	220	934
<i>Sinistri derivanti a terzi in dipendenza dall'esercizio .</i>	7	3	10	•	•	•	•	•	•	•	10	205	50	255
<i>Appalti - Forniture</i>	2	7	9	4	•	3	•	•	•	7	2	153	69	222
<i>Danni d'esercizio</i>	26	13	39	8	•	2	•	•	1	11	28	980	162	1.142
<i>Espropriazioni</i>	9	9	18	3	•	3	•	•	•	6	12	637	131	768
<i>Diversi</i>	12	2	14	2	•	•	•	•	1	3	11	703	175	878
Totall . . .	199	70	278	51	•	19	1	7	2	80	198	9.791	5.907	13.698

liti ripartite per materia.

Segue ALLEGATO N. 40.

1917-18

SUNTO								RIASSUNTO NUMERICO DELLE LITI avanti i collegi arbitrali ed amministrativi										
Trattate e definite							Pendenti al 30 giugno 1918	MATERIA DELLE LITI	Esistenti			Trattate e definite						Pendenti al 30 giugno 1918
vinte	vinte in parte	perdute	perdute in parte	transette	abbandonate	Totale			pendenti al 30 giugno 1917	Introdotte	Totale	vinte	vinte in parte	perdute	perdute in parte	transette	abbandonate		Totale
								<i>Collegi Arbitrali.</i>										
14	•	9	•	26	20	69	248											
								38	16	54	•	•	•	•	•	•	54	
141	10	87	5	301	110	655	1.583											
								24	11	35	4	1	•	•	2	1	8	
147	7	91	10	753	211	1.219	2.476											
								83	16	99	•	•	•	•	•	•	99	
19	3	39	2	288	72	423	1.182											
								Totali . . .									180	
2	1	•	•	2	1	6	22	145	43	188	4	1	•	•	2	1	8	
17	•	8	•	89	27	141	345											
								<i>Co. te dei Cons.</i>										
138	1	19	1	83	90	332	1.125											
								166	18	184	12	•	•	•	•	7	19	
55	2	17	1	40	36	151	521											
								Totali . . .									165	
10	•	3	1	4	9	27	107	166	18	184	12	•	•	•	•	7	19	
31	2	36	1	21	22	113	427											
								<i>Consiglio di Stato.</i>										
								15	4	19	•	•	•	•	•	•	19	
19	•	3	2	2	9	35	160											
								5	3	8	1	•	1	•	•	•	6	
2	1	1	1	6	5	16	116											
								22	3	25	2	•	•	•	•	2	4	
50	3	25	2	73	42	195	739											
								•	1	1	•	•	•	•	•	•	1	
17	1	8	3	17	9	55	200											
								12	1	13	1	•	•	•	•	1	2	
19	•	11	1	13	19	63	159											
								Totali . . .									58	
35	•	21	2	25	10	93	1.049	54	12	66	4	•	1	•	•	3	8	
31	3	28	1	43	14	120	648											
								<i>Tribunale delle Acque.</i>										
30	•	17	2	20	29	98	780											
								•	1	1	•	•	•	•	•	•	1	
777	34	423	36	1.806	735	3.811	11.887	Totali . .									1	
								•	1	1	•	•	•	•	•	•	1	

Esperienze eseguite dall'Istituto sperimentale (Sede centrale e laboratori distaccati) nel 1917-18.

SEDE CENTRALE E LABORATORI DISTACCATI	MATERIALI ESAMINATI	ANNO 1917-18 Quantità		ANNO 1916-17	
		Parziali	Totali		
Sede centrale	Laboratorio per materiali murari ed affini.	Pietre	17	279	409
		Laterizi	14		
		Cementizi	106		
		Legnami per armamento	1		
	Laboratorio petrografico	Mattoni, materiali refrattari, diversi	142	219	315
		Rocce per studi dei terreni	128		
		Materiali da costruzione	24		
	Laboratorio per materiali metallici	Diversi	67	650	689
		Ferri, acciai, ghise e metalli diversi (*)	262		
		Funi metalliche e corde	272		
	Laboratorio per tessuti, carte ed affini	Materiali diversi	116	1608	1713
		Tessuti ed accessori per materiale rotabile	269		
		Stoffe per uniformi del personale	551		
		Copertoni	663		
	Laboratorio chimico	Carte, cartoni, ecc.	125	1385	2198
		Combustibili	301		
		Lubrificanti	88		
		Materiali per illuminaz., petroli, benzine, ecc.	69		
		Metalli e leghe metalliche	399		
		Acque per rifornitori	102		
	Laboratorio per prove fisico-mec- caniche.	Prodotti chimici, saponi, vernici, petardi	281	1041	1402
		Controlli bevande, generi alimentari e diversi	145		
		Materiali per illuminazione	71		
		Motori, generatori, meccanismi, ecc.	1		
	Laboratorio elettrotecnico	Apparecchi di misura	205	1251	670
		Recipienti per gas compressi	355		
		Materiali e prove diverse	410		
		Apparecchi elettrici, motori (collaudo)	18		
Materiale elettrico per vetture		14			
Materiale elettrico per linee		13			
Lampade elettriche		1174			
Carboni per lampade ad arco	3				
Oli per trasformatori, pile, accumulatori, diversi	29				

(*) Dei campioni di metalli, oltre alle prove normali di resistenza, 93 vennero sottoposti anche all'esame micrografico e 45 all'esame chimico.

Segue ALLEGATO N. 41.

SEDE CENTRALE E LABORATORI DISTACCATI	MATERIALI ESAMINATI	ANNO 1917-18 Quantità		ANNO 1916-17		
		Parziali	Totali			
Sede centrale	Laboratorio d'igiene applicata	Acque potabili	188	196	354	
		Materiali di disinfezione, medicatura, ecc.	5			
		Controlli diversi	3			
	Laboratori diversi	Classificazioni di merci	86	189	370	
		Perizie per avarie di merci	103			
	Laboratori distaccati	Laboratorio di Torino	Combustibili	101	460	714
			Lubrificanti	37		
			Materiali per illuminaz., petroli, benzine, ecc.	32		
			Metalli e leghe metalliche	91		
			Acque per rifornitori	0		
Laboratorio di Firenze		Prodotti chimici, saponi, vernici, inchiostri, ecc.	199	918	1028	
		Tessuti diversi	905			
		Prove meccaniche e diversi	1			
		Perizie per avarie di merci	12			
		Combustibili	0			
		Lubrificanti	13			
		Materiali per illuminaz., petroli, benzine, ecc.	28			
		Metalli e leghe metalliche	76			
		Acque per rifornitori	0			
		Prodotti chimici, saponi, vernici, inchiostri, ecc.	137			
Laboratorio di Palermo	Tessuti diversi	177	497	638		
	Prove meccaniche e diversi	239				
	Perizie per avarie di merci	81				
	Combustibili	100				
	Lubrificanti	4				
Laboratorio di Palermo	Materiali per illuminaz., petroli, benzine, ecc.	4	272	325		
	Metalli e leghe metalliche	4				
	Acque per rifornitori	53				
	Prodotti chimici, saponi, vernici, inchiostri, ecc.	107				
	Tessuti diversi	22				
	Perizie per avarie di merci	5				
					27	9
Numero dei materiali esaminati dall'Istituto sperimentale e dai laboratori distaccati			9246	11459		

Esperienze eseguite dall'Istituto sperimentale
secondo le richieste dei diversi Servizi, dal 1° luglio 1917 al 30 giugno 1918.

SERVIZI richiedenti	NATURA DEI MATERIALI ESAMINATI	Numero dei materiali esaminati nell'anno 1917-18					ANNO 1916-17
		Laboratori della Sede centrale	Laboratori distaccati			Totale	
			Torino (I)	Firenze (II)	Palermo (III)		
Movimento	1 Lampade elettriche	1174	"	"	"	1930	2064
	2 Materiale elettrico	23	"	"	"		
	3 Materiale metallico	16	"	"	"		
	4 Materiali per illuminazione, petroli, ecc.	140	32	28	4		
	5 Controlli bevande e generi alimentari	145	"	"	"		
	6 Apparecchi e provviste diverse	368	"	"	"		
Trazione	7 Combustibili	227	101	"	100	1634	2595
	8 Lubrificanti	14	37	13	"		
	9 Acque per rifornitori	102	"	"	53		
	10 Materiale elettrico	20	"	"	"		
	11 Materiali e leghe metalliche	338	34	54	2		
	12 Apparecchi e provviste diverse	372	"	167	"		
Veicoli	13 Tessuti ed accessori per materiale rotabile	230	27	"	"	665	682
	14 Materiale elettrico	4	"	"	"		
	15 Materiali e leghe metalliche	148	43	13	1		
	16 Apparecchi e provviste diverse	3	134	62	"		
Lavori	17 Pietre e rocce	43	"	"	"	527	846
	18 Laterizi	13	"	"	"		
	19 Cementizi	101	"	"	"		
	20 Legnami per armamento	"	"	"	"		
	21 Acque potabili	186	"	"	"		
	22 Materiali e leghe metalliche	155	"	"	"		
	23 Apparecchi e provviste diverse	29	"	"	"		
Sanitario	24 Acque potabili	2	"	"	"	10	70
	25 Materiali di disinfezione, medicatura, ecc.	5	"	"	"		
	26 Controlli diversi	3	"	"	"		
Commerciale	27 Classificazioni di merci	86	"	"	"	287	502
	28 Perizie per avarie di merci	103	12	81	5		
Approvvigionamenti	29 Tessuti diversi	39	878	177	22	3425	4187
	30 Stoffe per uniformi del personale	551	"	"	"		
	31 Copertoni	663	"	"	"		
	32 Carte e cartoni	125	"	"	"		
	33 Apparecchi e provviste diverse (a)	626	80	156	108		
Costruzioni	34 Pietre e rocce	102	"	"	"	173	185
	35 Laterizi	"	"	"	"		
	36 Cementizi	3	"	"	"		
	37 Materiali metallici	"	"	"	"		
Esercizio Navigazione	38 Apparecchi e provviste diverse	68	"	"	"	49	57
	39 Combustibili	5	"	"	"		
	40 Lubrificanti	5	"	"	4		
	41 Materiali e leghe metalliche	31	"	"	"		
Uffici governativi e privati	42 Apparecchi e provviste diverse	4	"	"	"	546	271
	43 Esperienze diverse	546	"	"	"		
Numero totale dei materiali esaminati . . .		6818	1378	751	299	9246	11459

(a) I materiali d'approvvigionamento riguardanti Servizi tecnici vennero segnati nei rispettivi Servizi.

Variazioni avvenute nelle località ferroviarie durante il 1917-18.

Avvertenza. — Le località distinte con carattere nerline sono stazioni quelle in corsivo sono fermate, quelle in corsivo * sono posti di movimento.

LOCALITÀ	Compartimento	LINEA	DATA
1) Località aperte su linee già in esercizio.			
<i>S. Giacomo di Spoleto</i>	A.	Ancona (st.)-Terni	1 luglio 1917
S. Nicola di Taranto	Ba.	Metaponto-Taranto (st.)	26 " "
<i>Maurici Cianciana</i>	P.	Porto Empedocle-Ribera-Bivio Sciacca	1 agosto "
Treviso (Porta Cavour) (nuova stazione)	V.	Vicenza-Treviso (st.)	16 ottob. "
<i>Staggia Senese</i>	F.	Empoli-Siena	10 dic. "
<i>Baiano di Spoleto</i>	A.	Ancona (st.)-Terni	1 genn. 1918
<i>Valle Mercato S. Severino</i>	N.	Benevento-Avellino-Napoli (st. c.)	21 " "
<i>La Piemontese</i> *	T.	Vercelli-Mortara	1 febr. "
<i>Maleo</i>	M.	Codogno-Cremona	27 " "
<i>Morengo</i> *	M.	Milano (st. c.)-Verona (Porta Vescovo)	17 aprile "
<i>Vidalengo</i> *	M.	Idem	17 " "
<i>Volta Bresciana</i> *	M.	Brescia-Parma	15 giug. "
2) Località su nuove linee aperte all'esercizio o riscattate.			
Arcisate Brenno	M.	Porto Ceresio-Varese	1 genn. 1918
Bluschio Vigglià			
Induno Olona			
Porto Ceresio			
Anguillara			
Barbarano Romano			
Bassano di Sutri			
Braclano			
Capranica Sutri			
Oesano			
Crocicchie	Ro.	Viterbo (Porta Romana)-Roma (Trastevere)	1 " "
La Storta Formello			
<i>Madonna del Piano</i>			
Manziana			
Orfola Romano			
Roma (S. Pietro)			
S. Martino al Cimino			
S. Onofrio			
<i>Tre Croci</i>			

LOCALITÀ	Compartimento	LINEA	DATA	
2) Segue Località su nuove linee aperte all'esercizio o riscattate.				
Vetralla	Ro.	Viterbo (Porta Romana)-Roma (Trastevere)	1 genn. 1918	
Vigna di Valle				
Viterbo (Porta Romana)	Ro.	Capranica-Ronciglione	1 " "	
Ronciglione				
Albano Laziale	Ro.	Roma (Termini)-Nettuno	1 " "	
Anzio				
Campo di Carne				
Capannelle				
Carroceto				
Castel Gandolfo				
Marino Laziale				
Nettuno				
Padiglione				
Cavalcatore				P.	Assoro-Leonforte . . . . .	8 marzo "
Prizzi	P.	Bivio Filaga-Palazzo Ariano	16 " "	
LOCALITÀ	Compartimento	LINEA	TRASFORMAZIONE	DATA
3) Località trasformate su linee già in esercizio.				
Castellavazzo *	V.	Calalzo Pieve di Cadore-Belluno	da fermata a posto di movimento.	21 agosto 1917
S. Andrea *	V.	Idem	Idem	26 " "
Rivalgo *	V.	Idem	da raddoppio a posto di movimento.	27 " "
Liciana Terrarossa	F.	Parma-Spezia (st.)	da fermata a stazione	1 nov. "
Spezia Valdellora	F.	Spezia (st.)-Pisa (st. c.)	da scalo merci a stazione	8 aprile 1918
Bologna (smistamento)	Bo.	Parma-Bologna (st. c.)	Idem	17 giug. "

Prospetto delle liti distinte a difesa diretta o dei delegati.

M A T E R I E	Cause pendenti al 30-6-917				Cause nuove				Totale colonne 3 a 6	Cause definite						Cause pendenti al 30-6-918							
	Ufficio		Totale		Ufficio		Totale			Vinte in parte		Abbandonate o transatte		Perdute		Ufficio		Totale					
	1	1 bis	2	3	4	4 bis	5	6		Ufficio	Delegati	Ufficio	Delegati	Ufficio	Delegati	Ufficio	Delegati	Passive	Attive				
Trasporto	4.739	547	385	4.562	1.062	3.566	253	1.308	4.515	359	10.498	74	14	10	1.804	345	224	66	5.804	432	1.698	6.600	902
Personale	863	154	107	924	46	268	66	26	289	5	1.264	4	—	4	130	7	28	6	906	185	112	993	25
Patrimoniale	718	256	72	650	140	160	72	40	157	43	990	3	—	3	84	5	41	—	706	285	101	705	102
Danni ai terzi	842	44	138	926	54	129	27	33	159	3	1.142	1	—	—	34	1	22	1	881	58	168	1.044	5
Diverse	614	105	89	651	52	130	26	45	128	47	878	4	—	—	41	8	17	2	660	105	120	676	104
Arbitrati-Infortunati.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1.330					511													1.307				
	8.322		1.469	8.316	1.475	4.415	1.492	5.431	476	15.698	687	90	15	19	2.163	378	378	81	9.494	2.393	10.658	1.229	
	9.791		9.791	9.791		5.907	5.907	5.907	5.907	777	34	2.541	459						11.387		11.887		
																							3.811

Il totale delle cause trattate a difesa diretta, è dato dalle colonne 1, 4, 7. Nelle colonne 1 bis, 4 bis, 7 bis, è indicato il quantitativo delle cause per le quali è stata affidata ai delegati la sola rappresentanza. Di detto quantitativo non si tiene conto agli effetti statistici, perchè assorbito numericamente dalle colonne 1, 4, 7.

Prospetto delle liti classificate per valore.

VALORE DELLE CAUSE	Cause nuove						Cause definite							
	Valore complessivo			Difesa		Numero	Vinte		Vinte in parte		Abbandonate o transatte		Perdute	
	Passive	Attive	Numero	Ufficio	Delegati		Ufficio	Delegati	Ufficio	Delegati	Ufficio	Delegati	Ufficio	Delegati
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Da L.	100													
1 a L.	52	2.536	312	33	19	128	4	3	1	2	61	9	14	3
"	1.000	1.210.169	100.122	2.448	1.122	2.443	61	46	10	4	1.518	184	228	28
"	1.500	715.926	40.452	464	133	389	60	12	2	1	198	19	32	11
"	5.000	1.480.972	84.378	490	91	248	71	9	1	1	124	12	19	4
"	10.000	926.759	34.123	148	17	75	29	3	1	1	14	2	9	2
"	50.000	3.192.228	196.135	146	14	69	22	2	3	1	31	3	7	1
"	100.000	1.278.526	57.375	17	1	16	4	1	1	1	8	1	2	1
"	200.000	1.107.706	—	7	—	4	—	—	—	—	3	—	1	—
"	500.000	2.269.031	—	6	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
"	1.000.000	2.691.913	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cause di valore eccedente il milione	3	16.554.390	1.529.871	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cause di valore indeterminato	744	—	—	649	95	438	118	17	14	2	206	21	66	7
	5.907	31.430.156	2.042.768	4.415	1.492	3.811	687	108	90	6	251	378	378	81
				5.907		777			34		2.541		459	
														3.811

* Appelli da sentenze ai conciliatori.
 Nelle colonne 7 bis, 9 bis, 11 bis e 13 bis è indicato il quantitativo delle cause per le quali è stata affidata ai Delegati la sola rappresentanza. Di detto quantitativo non si tiene conto agli effetti statistici, perchè assorbito numericamente dalle colonne 7, 9, 11 e 13.

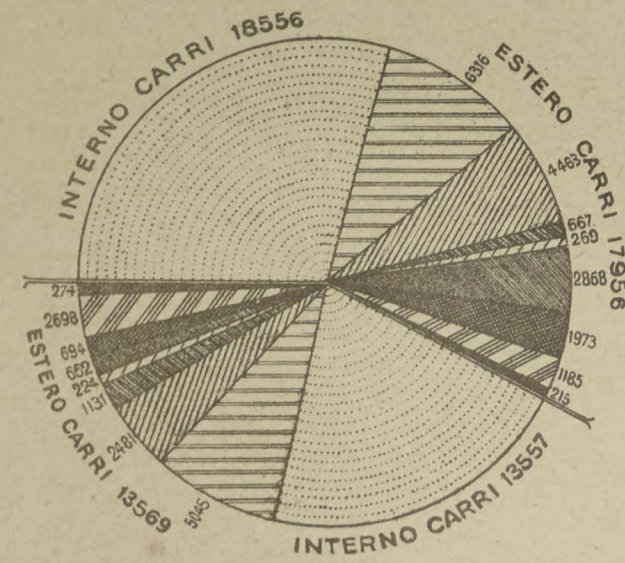
MOVIMENTO DI CARRI DERRATE VERIFICATOSI NEGLI ANNI FINANZIARI

1° LUGLIO 1907 - 30 GIUGNO 1918

ANNO 1907-1908

Totale carri 63638

II° SEMESTRE 1907
CARRI 36512

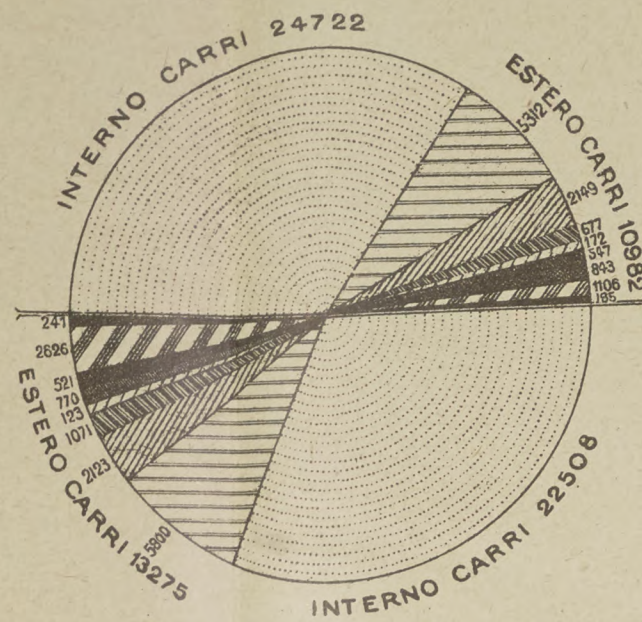


I° SEMESTRE 1908
CARRI 27126

ANNO 1908-1909

Totale carri 74487

II° SEMESTRE 1908
CARRI 35704

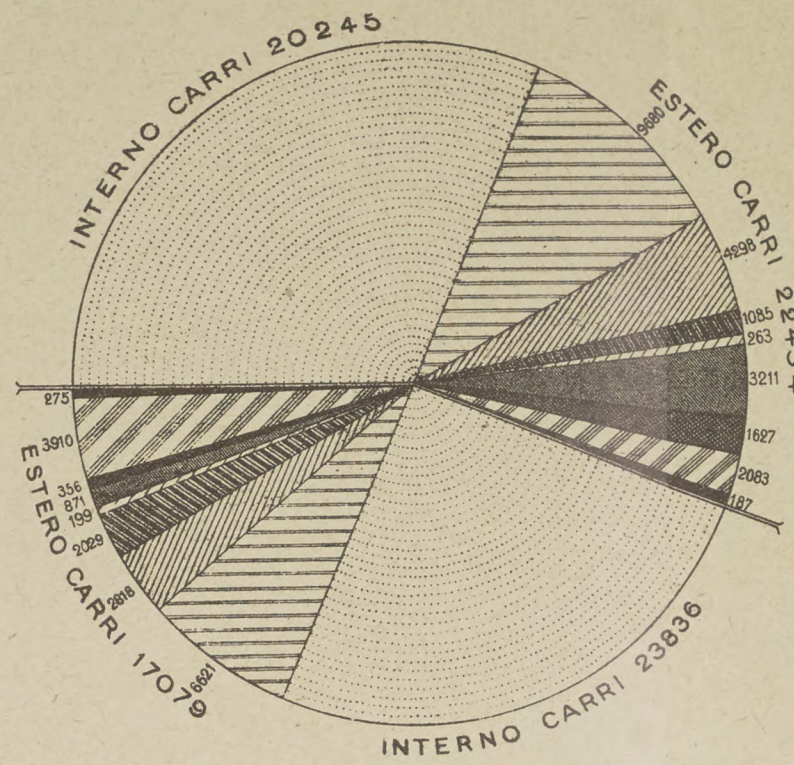


I° SEMESTRE 1909
CARRI 35783

ANNO 1909-1910

Totale carri 92594

II° SEMESTRE 1909
CARRI 51679

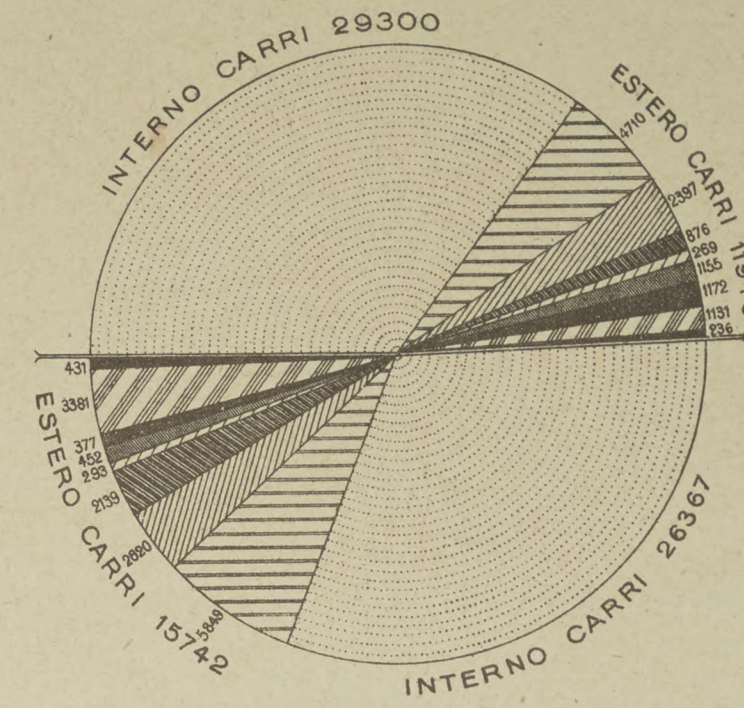


I° SEMESTRE 1910
CARRI 40915

ANNO 1910-1911

Totale carri 83355

II° SEMESTRE 1910
CARRI 41246

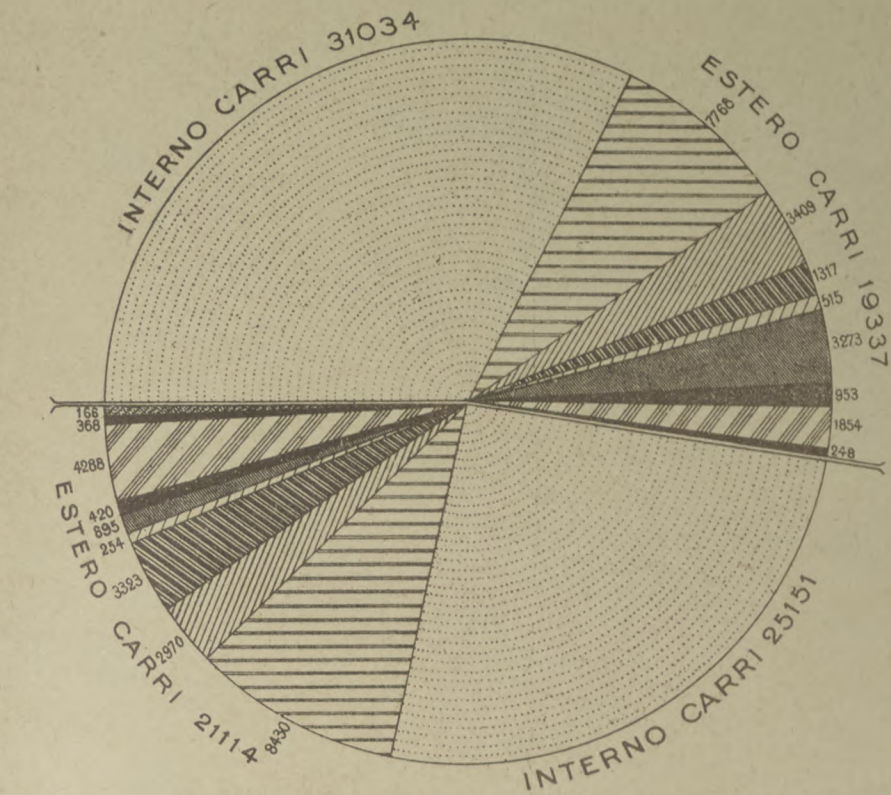


I° SEMESTRE 1911
CARRI 42109

ANNO 1911-1912

Totale carri 96636

II° SEMESTRE 1911
CARRI 50371

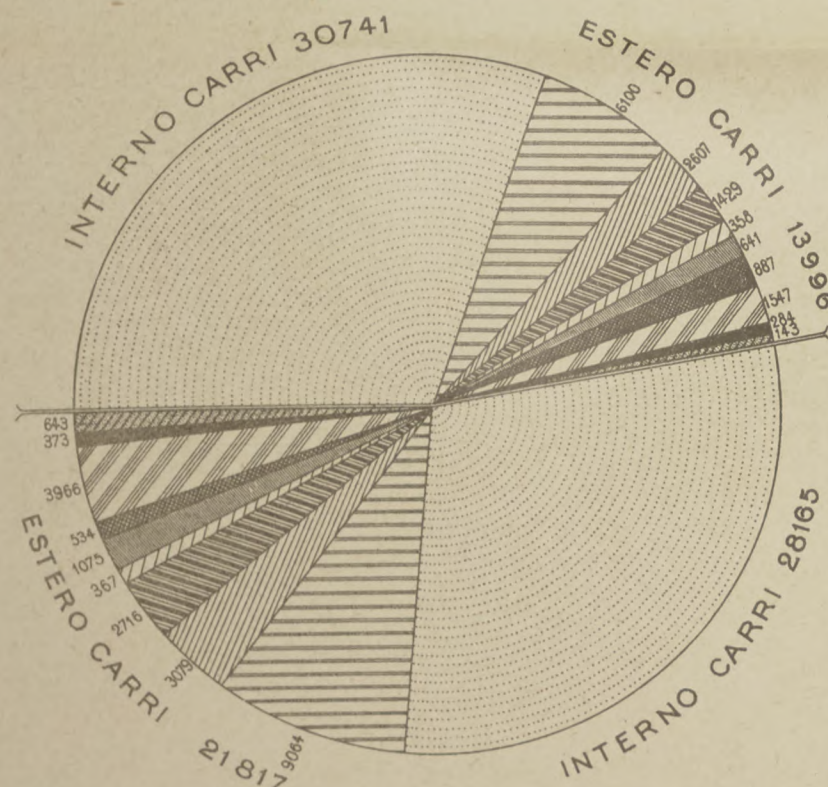


I° SEMESTRE 1912
CARRI 46265

ANNO 1912-1913

Totale carri 94719

II° SEMESTRE 1912
CARRI 44737

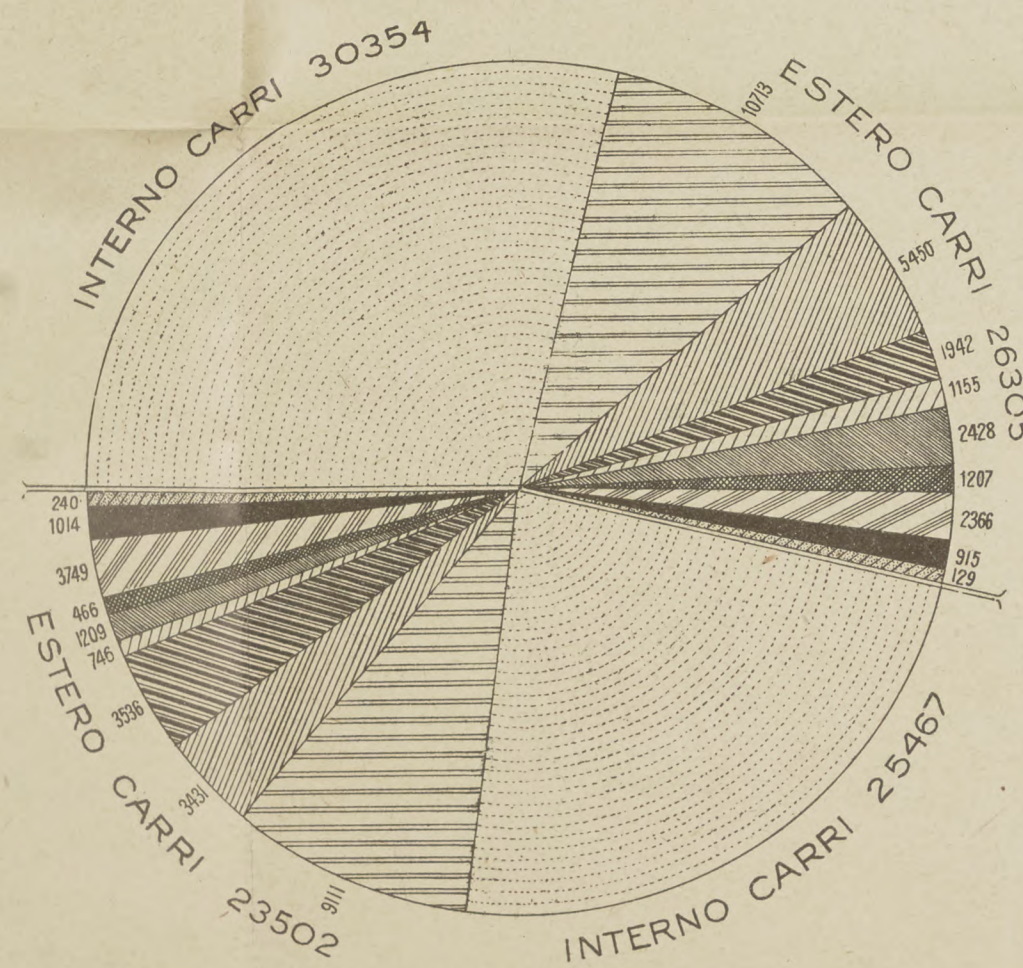


I° SEMESTRE 1913
CARRI 49982

ANNO 1913-1914

Totale carri 105628

II° SEMESTRE 1913
CARRI 56659

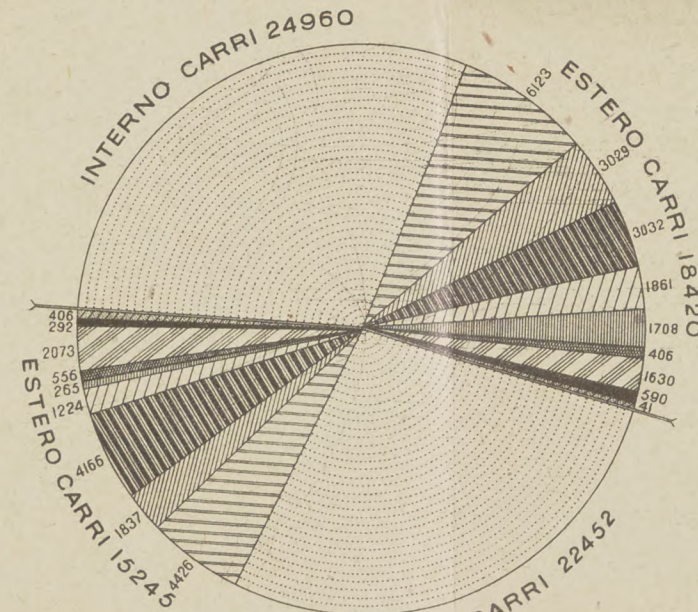


I° SEMESTRE 1914
CARRI 48969

ANNO 1914-1915

Totale carri 81077

II° SEMESTRE 1914
CARRI 43380

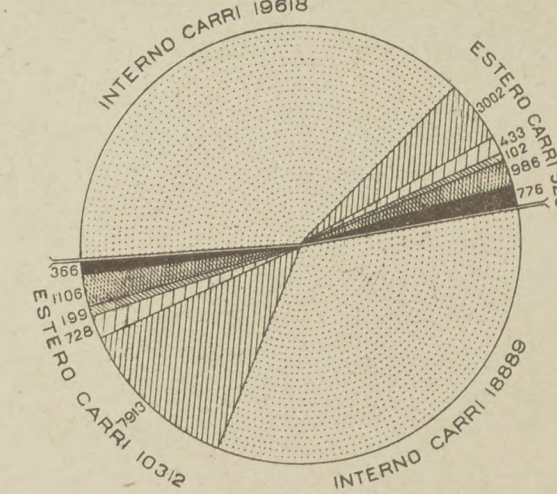


I° SEMESTRE 1915
CARRI 37697

ANNO 1915-1916

Totale carri 54118

II° SEMESTRE 1915
CARRI 24917

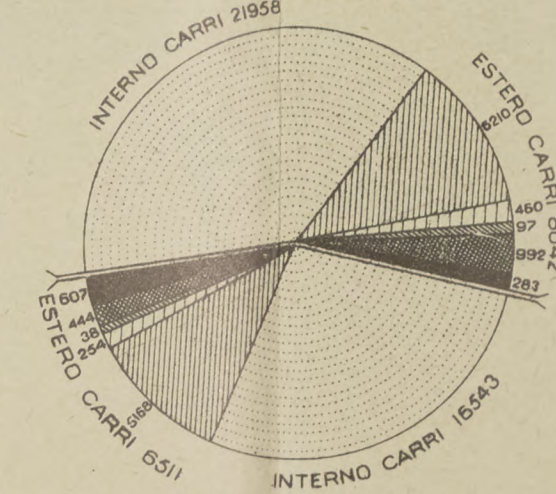


I° SEMESTRE 1916
CARRI 29201

ANNO 1916-1917

Totale carri 53054

II° SEMESTRE 1916
CARRI 30000

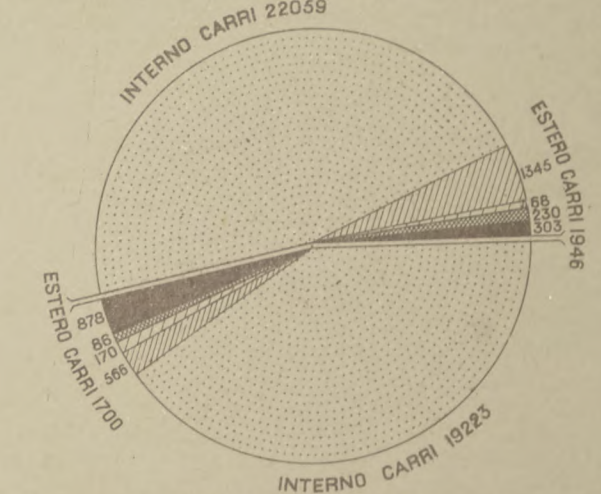


I° SEMESTRE 1917
CARRI 23054

ANNO 1917-1918

Totale carri 44928

II° SEMESTRE 1917
CARRI 24005



I° SEMESTRE 1918
CARRI 20923

(Movimento in uscita dai transiti di Luino-Ala-Pontebba-Cormons-Cervignano: Negativo)

(Movimento in uscita dai transiti di Ala-Pontebba-Cormons-Cervignano: Negativo)

(Movimento in uscita dai transiti di Luino-Ala-Pontebba-Cormons-Cervignano: Negativo)

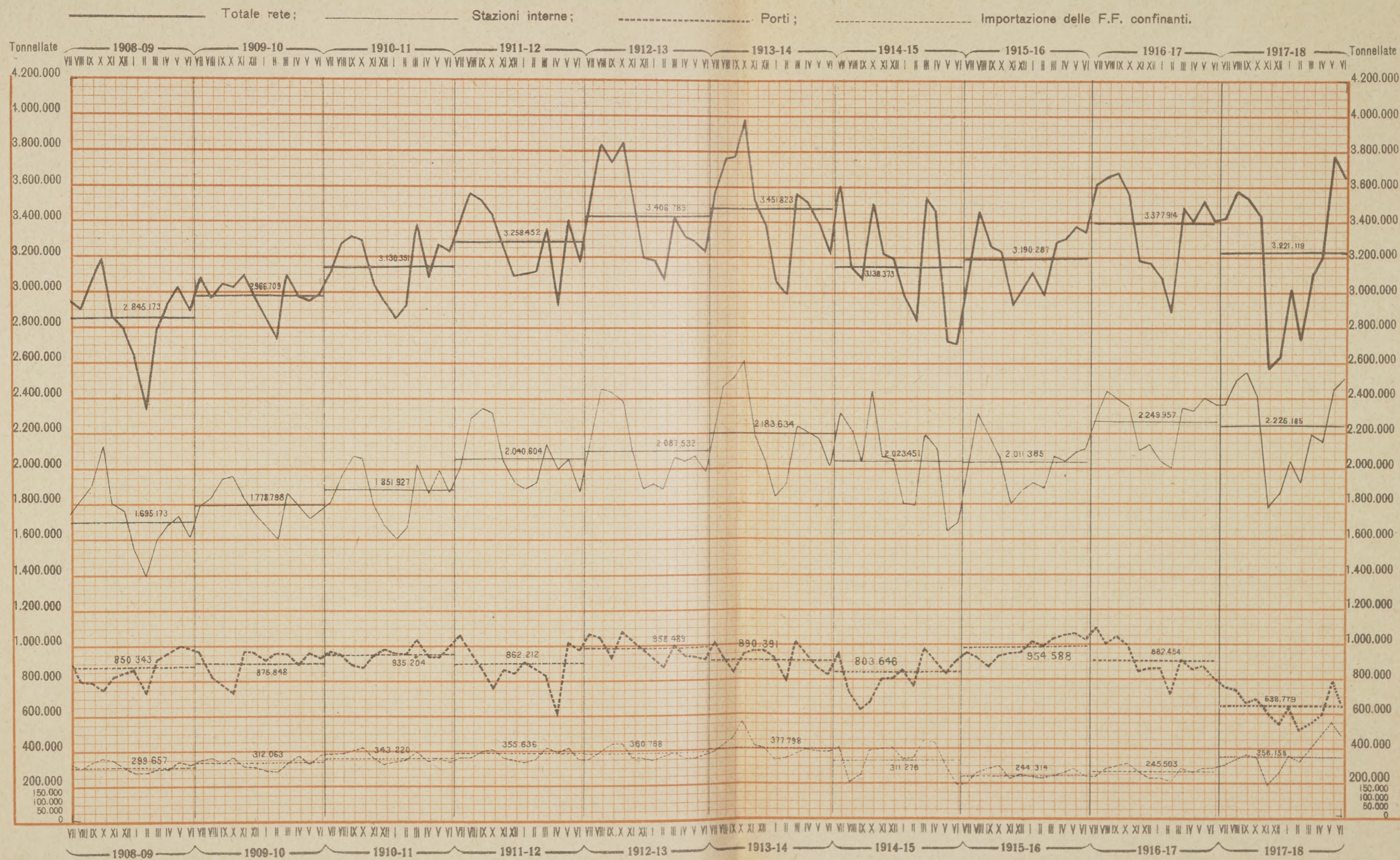
SEGNI CONVENZIONALI: INTERNO - [diagonal lines] ESTERO - [cross-hatch]

ALA - [diagonal lines] CHIASSO - [diagonal lines] CORMONS - [diagonal lines] DOMODOSSOLA - [diagonal lines] LUINO - [diagonal lines] MODANE - [diagonal lines] PONTTEBBA - [diagonal lines] VENTIMIGLIA - [diagonal lines] CERVIGNANO - [diagonal lines]

Prosempio della liti classificate per valore.

CARICO IN TONNELLATE EFFETTUATO SULLA RETE

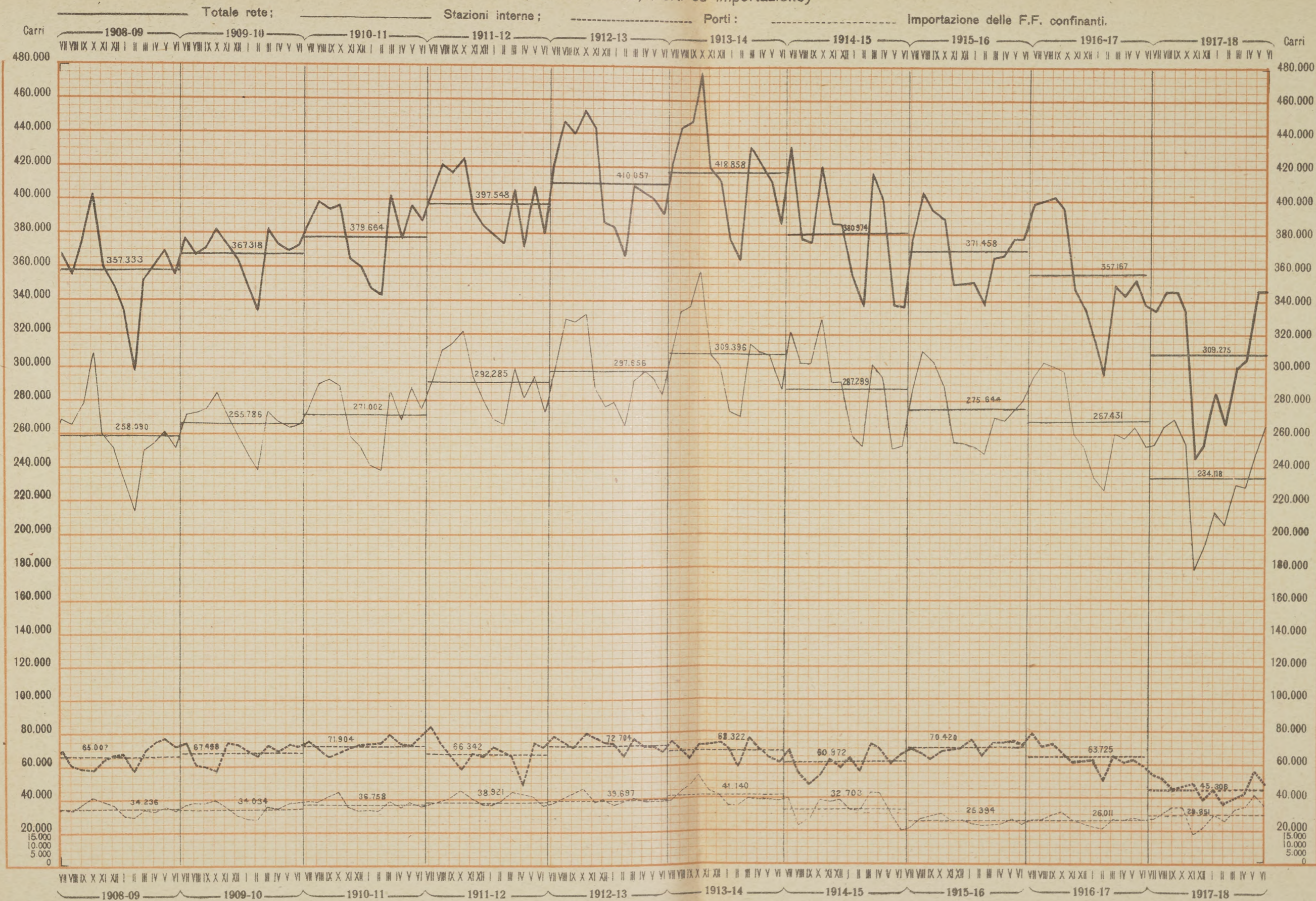
(Stazioni interne. Porti ed importazione)



TIP.-LIT.-FOT. FERROVIE DELLO STATO 1918.

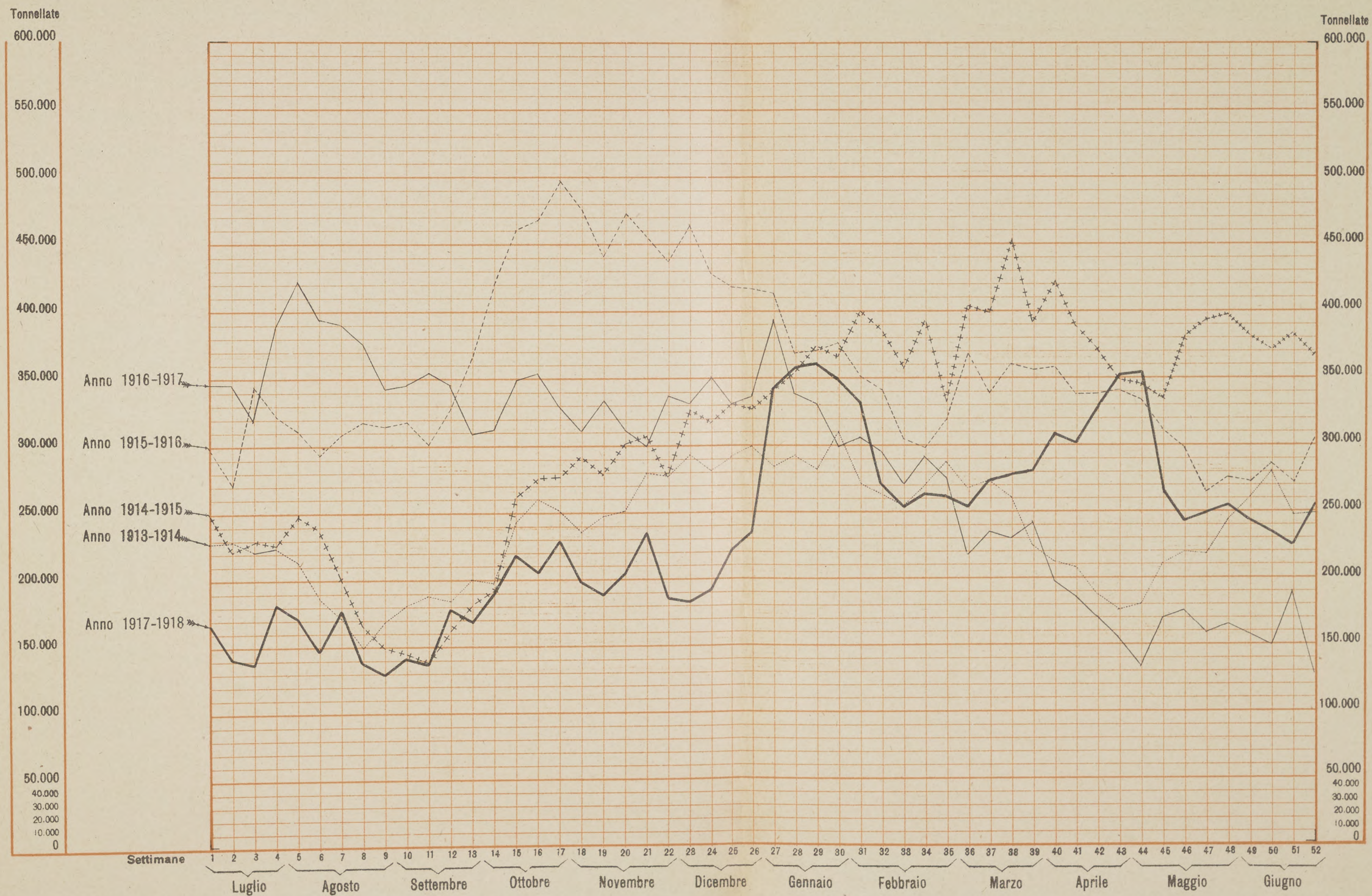
CARICO IN CARRI EFFETTUATO SULLA RETE

(Stazioni interne, Porti ed importazione)



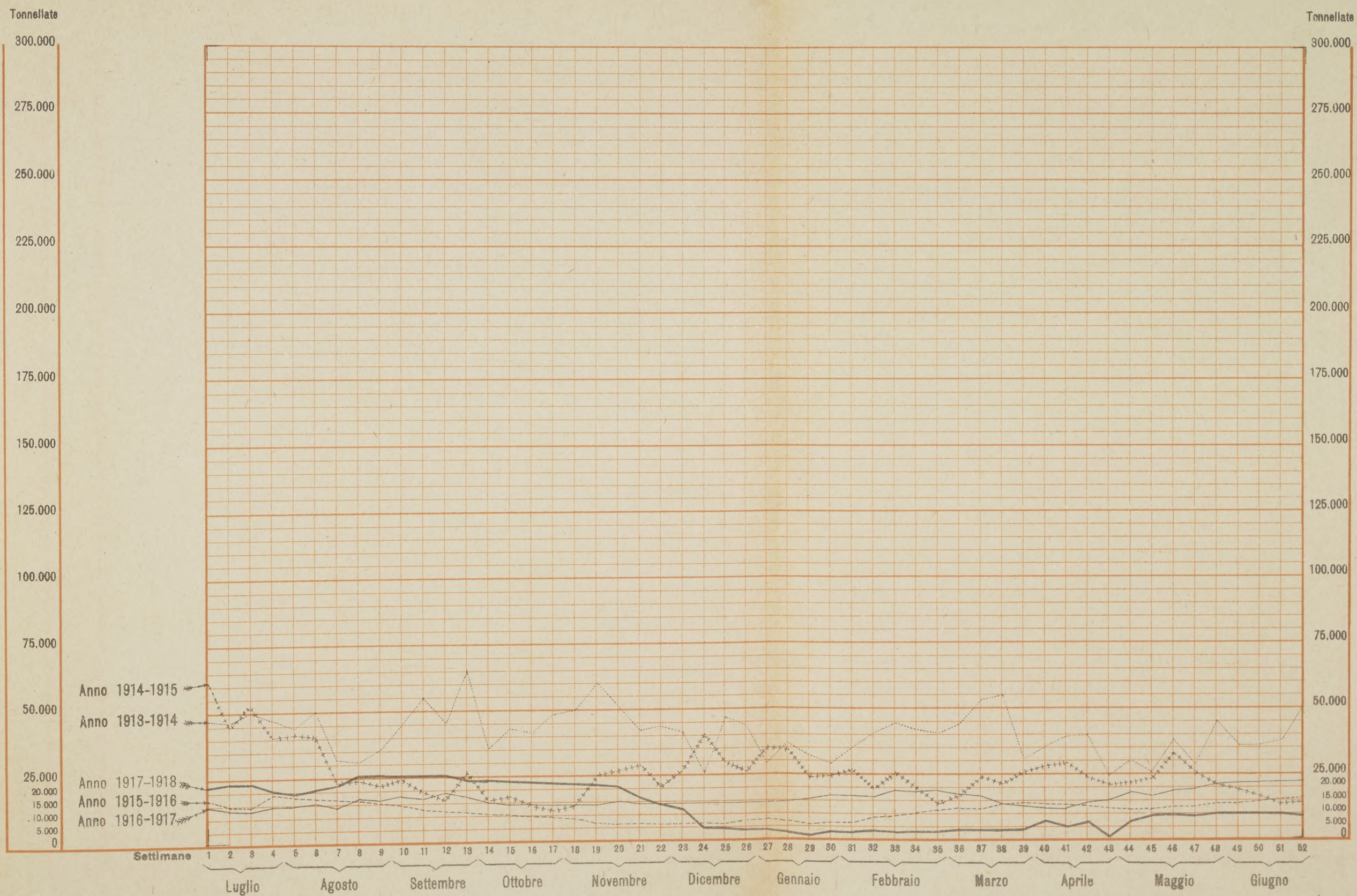
TIP.-LIT.-FOT. FERROVIE DELLO STATO 1918.

MERCI GIACENTI AL PORTO DI GENOVA IN ATTESA DEL CARICO



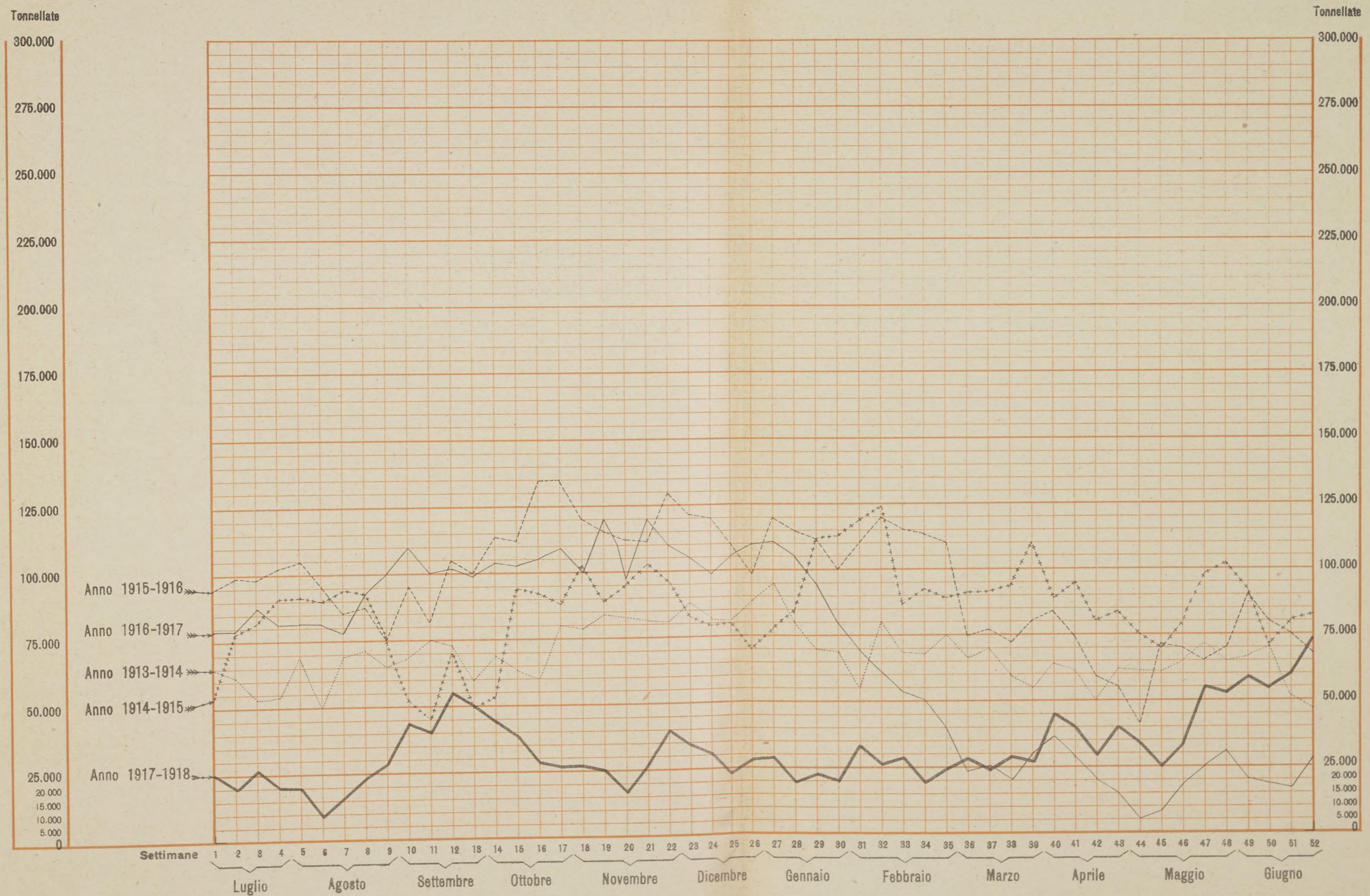
Fot. TIP. LIT. - FOT. FERROVIE DELLO STATO 1918

MERCI GIACENTI AL PORTO DI VENEZIA IN ATTESA DEL CARICO



TIP.-LIT.-FOT. FERROVIE DELLO STATO 1918

MERCI GIACENTI AL PORTO DI SAVONA IN ATTESA DEL CARICO



TIP.-LIT.-FOT. FERROVIE DELLO STATO 1918.

TRASPORTI VENDEMMIALI (CARRI CARICATI DI UVA, MOSTO, VINO E DI RECIPIENTI VUOTI) CAMPAGNE 1916-1917

INTERA RETE



TIP.-LIT.-FOT. FERROVIE DELLO STATO 1918.

CAMPAGNA AGRUMARIA NEL COMPARTIMENTO DI PALERMO (CARRI CARICATI OGNI SETTIMANA SUL COMPARTIMENTO)

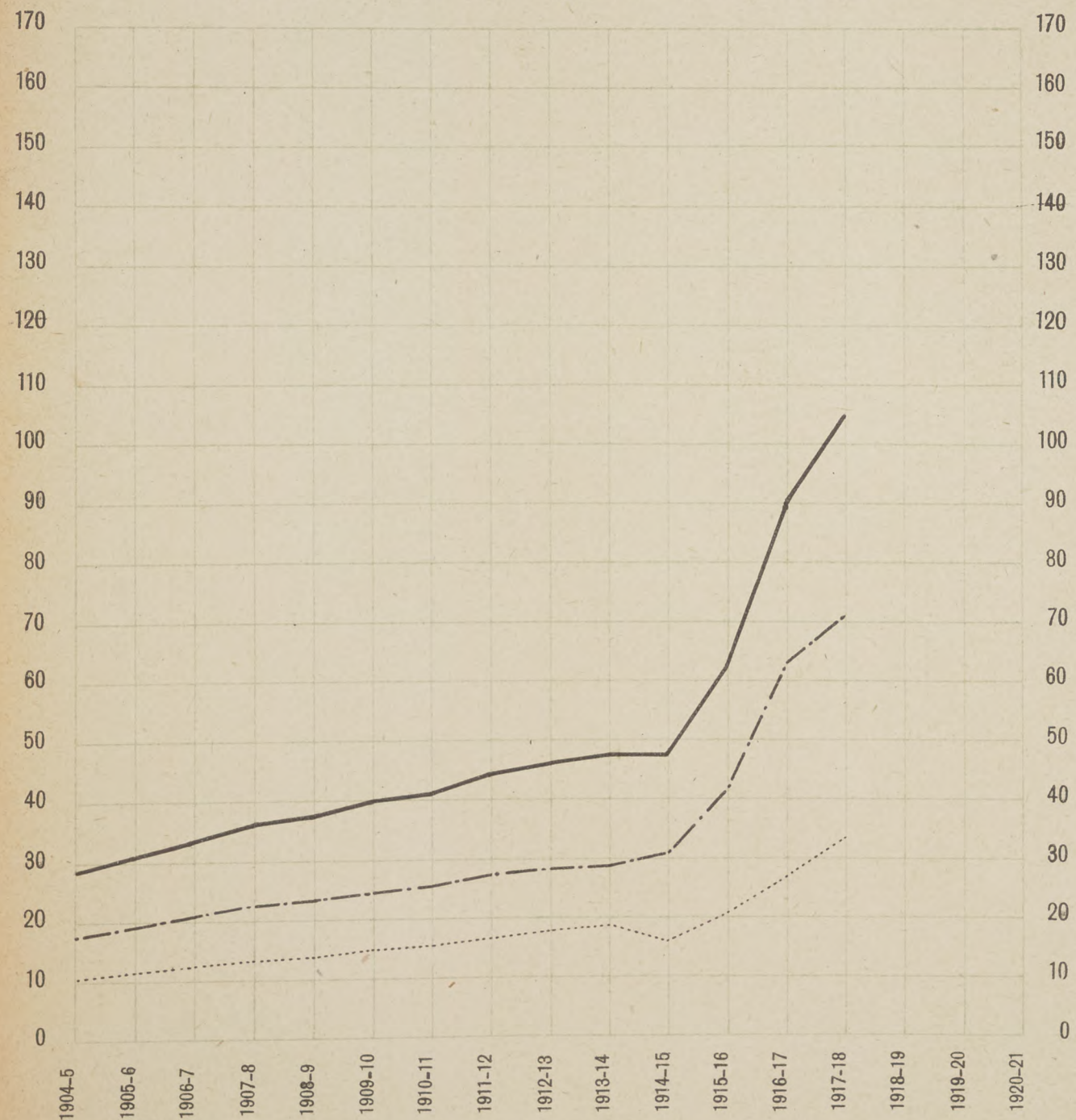


TIP.-LIT.-FOT. FERROVIE DELLO STATO 1918.

PRODOTTI DEL TRAFFICO PER GESTIONE

(Compreso lo Stretto di Messina
ed escluse le linee di navigazione e le ferrovie secondarie Sicule)

Prodotti medi mensili dei singoli esercizi dal 1904-1905



..... Viaggiatori - - - - - Merci ——— Totale

Prodotti mensili dell'esercizio 1917-1918





