



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>



BIBLIOTECA
NAZIONALE
VITT. EMAN.

ATTI
UFFICIALI

14

5

Alto 11/14-5



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE □ □ □ □ □ □

PER L'ANNO FINANZIARIO 1924-25

*120
5*

11 stampi

ROMA
PROVVEDITORATO GENERALE DELLO STATO
LIBRERIA
1925

(1378) - Roma, 1925-26 - Stabilimento Poligrafico per le Amministrazioni dello Stato

Roma, 16 novembre, 1925.

Eccellenza,

A termini dell'art. 8 del Regio Decreto Legge 22 maggio 1924, n. 868, ho l'onore di presentare a V. E. la relazione annua sull'andamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e delle altre Gestioni ad essa affidate, durante l'anno finanziario 1924-25.

L'esercizio decorso, realizzando le favorevoli previsioni esposte nella relazione dell'anno precedente, non solo ha raggiunto il pareggio, ma ha conseguito un avanzo netto di 176 milioni circa, portando così il coefficiente di esercizio alla cifra confortevole e promettente dell'88,90 per cento.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha avuto inoltre, con Regio Decreto Legge 7 aprile 1925 n. 405, una nuova e stabile sistemazione organica del personale, e, col Regio Decreto Legge 6 aprile 1925 n. 372, un riassetto delle tariffe più proporzionato al costo effettivo dei trasporti.

Per diverso riguardo entrambe queste misure assicurano il normale futuro andamento dell'Azienda con la stabilità del suo bilancio, e permetteranno, nello stesso tempo, di assicurare continuità di svolgimento al programma decennale di lavori, di provviste e di perfezionamenti da me presentato e già approvato dal Consiglio di Amministrazione e dall'E. V. per provvedere alle inderogabili necessità del movimento, del materiale mobile e degli impianti fissi, non solo pel presente, ma anche pel futuro.

Il Direttore Generale

ODDONE

A S. E. l'On. COSTANZO CIANO

Ministro per le Comunicazioni

Roma, 17 novembre 1925.

I risultati ottenuti nell'esercizio 1924-25 sono eloquenti di per sè e mi dispensano da ogni commento ; noi, egregio Direttore, dobbiamo considerarli come un punto fermo messo al recente passato pre-fascista ferroviario che tutti ricordiamo.

Con nuova lena affrontiamo il perfezionamento della vasta azienda a noi affidata, che vogliamo sempre più degna della grande Italia che il Fascismo ed il Duce ogni giorno creano nella religione dell'ordine e della rigida disciplina individuale e collettiva.

Il Ministro : CIANO.

Ill.mo Signor

*Cav. di Gr. Cr. Ing. CESARE ODDONE
Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato*

INDICE

INTRODUZIONE.	Pag. XIII
CAPO I. — ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA	» I
1. Provvedimenti legislativi — 2. Organi supremi dell'Amministrazione. — 3. Riforme nei Servizi. — 4. Provvedimenti diversi di indole generale. — 5. Partecipazione a consessi internazionali, conferenze, commissioni, ecc. — 6. Propaganda turistica. Partecipazioni ad esposizioni ecc. — 7. Iniziative collettive del personale ferroviario.	
CAPO II. RISULTATI FINANZIARI	» 12
1. Avvertenze. — 2. Dati e raffronti generali.	
<i>Entrate.</i> — 3. Titoli delle entrate e loro raffronto. — 4. Prodotti del Traffico. — 5. Prodotti del traffico per unità di lunghezza e di traffico. — 6. Introiti fuori traffico. — 7. Entrate eventuali.	
<i>Spese.</i> — 8. Titoli di spesa e loro raffronto. — 9. Spese del personale addetto all'esercizio. — 10. Spese di combustibile per la locomozione. — 11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — 12. Altre spese ordinarie. — 13. Spese complementari. — 14. Spese accessorie. — 15. Spese di esercizio per unità di lunghezza e di traffico. — 16. Coefficiente di esercizio e formazione dell'avanzo. — 17. Spese straordinarie. — 18. Bilancio patrimoniale.	
CAPO III. — PERSONALE.	» 20
1. Consistenza al 30 giugno 1925. — 2. Quantitativo medio di personale impiegato durante l'anno 1924-25. — 3. Spese di personale. — 4. Provvedimenti d'ordine generale. — 5. Orari e turni di servizio. — 6. Assunzioni. — 7. Avanzamenti e sistemazioni. — 8. Cessazioni dal servizio. — 9. Provvedimenti disciplinari e condoni. — 10. Sussidi e scuole.	
CAPO IV. — LINEE E IMPIANTI	» 29
<i>Lunghezza della rete.</i> — 1. Lunghezza reale della rete a scartamento ordinario, esercitata dallo Stato. — 2. Lunghezza media della rete a scartamento ordinario esercitata dalle ferrovie dello Stato. — 3. Linee di proprietà dello Stato esercitate da altre amministrazioni. — 4. Lunghezza reale e media a scartamento ridotto. — 5. Lunghezza totale delle linee. — 6. Linee di navigazione con le isole ed attraverso la stretto di Messina.	

Notizie generali sulla manutenzione delle linee. — 7. Appalti e contratti. — 8. Controversie con gli appaltatori. — 9. Liquidazioni. — 10. Espropriazioni. — 11. Incendi. — 12. Concessioni diverse. — 13. Vendite, permutate e acquisti. — 14. Consegna di piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — 15. Affitto a terzi di terreni ferroviari e proventi diversi.

Manutenzione ordinaria delle linee. — 16. Revisione. — 17. Impiego di mezzi meccanici. — 18. Nuovi mezzi di risanamento. — 19. Impiego di cemento armato nella soprastruttura della via, pali, chiusure, ecc. — 20. Attività agricolo-forestale-Eucalipti. — 21. Spese.

Manutenzione straordinaria delle linee per prevenire o riparare danni di forza maggiore. — 22. Spese. — 23. Principali danni di forza maggiore. — 24. Principali lavori ultimati. — 25. Principali lavori in corso.

Lavori speciali sulle linee in dipendenza di movimenti tellurici. — 26. Spese. 27. Lavori eseguiti.

Rinnovamento, rifacimento e rafforzamento del binario. — 28. Programma generale di sistemazione degli armamenti. — 29. Spese. — 30. Lavori autorizzati. — 31. Lavori eseguiti.

Nuovi impianti e miglioramenti di linee, stazioni, depositi, officine. — 32. Spese. — 33. Lavori eseguiti nelle stazioni e nelle fermate. — 34. Lavori eseguiti nelle officine, nei depositi locomotive e combustibili, nelle squadre rialzo ed impianti affini. — 35. Impianti per servizio d'acqua. — 36. Dormitori per il personale. — 37. Risanamenti di massiciata. — 38. Raddoppiamento di binari. — 39. Ponti metallici. — 40. Ponti in muratura ed in cemento armato. — 41. Lavori di sistemazione dei passaggi a livello. — 42. Lavori diversi. — 43. Case cantoniere, fabbricati per alloggi, case economiche. — 44. Lavori di ripristino e di completamento nelle terre liberate e nelle nuove provincie.

Sorveglianza delle linee. — 45. Sistemazione del servizio di vigilanza. — 46. Passaggi a livello. — 47. Visite alla linea. — 48. Economie di personale. — 49. Servizio di sorveglianza sulle linee della Venezia Giulia e Trentina e su quelle della Sardegna.

Impianti di elettrificazione. — 50. Consistenza degli impianti. — 51. Impianti ultimati o in corso. — 52. Studi e progetti. — 53. Preparazione e stipulazione di contratti per fornitura di energia elettrica.

Impianti meccanici. — 54. Impianti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, di sicurezza. — 55. Illuminazione elettrica dei segnali. — 56. Officina del materiale fisso a Pontassieve. — 57. Cantiere di Livorno per la iniezione dei legnami e treno cantiere mobile.

Impianti per illuminazione elettrica, telegrafi e telefoni. — 58. Illuminazione delle stazioni e degli uffici. — 59. Illuminazione elettrica dei treni. — 60. Impianti telegrafici, telefonici, telefonoforici, stadere a ponte, misure metriche e orologi. — 61. Impianti telegrafici e telefonici approvati. — 62. Consistenza degli impianti telegrafici e telefonici al 30 giugno 1925.

CAP V. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE Pag. 75

Percorrenze e consumi. — 1. Percorrenze dei treni e delle locomotive in corsa. — 2. Percorrenza delle locomotive di manovra. — 3. Percorrenze virtuali e tonnellate-chilometro rimorchiate virtuali e reali. — 4. Peso medio rimorchiato per treno e locomotiva. — 5. Consumo di combustibile. — 6. Consumo di lubrificanti. 7. Trazione elettrica.

Dotazione. — 8. Consistenza del parco F. S. al 30 giugno 1925. — 9. Veicoli a scartamento ordinario non appartenenti all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. — 10. Radiazioni ed alienazioni. — 11. Costruzione di nuovi rotabili. — 12. Nuove ordinazioni passate durante il 1924-25.

Distribuzione ed utilizzazione dei rotabili. — 13. Distribuzione ed utilizzazione dei mezzi di trazione. — 14. Quantità media di materiale atto al servizio.

Manutenzione. — 15. Quantità di locomotive fuori servizio per riparazione. — 16. Quantità dei veicoli fuori servizio per riparazione. — 17. Riparazioni delle locomotive nelle officine dei depositi. — 18. Riparazione delle locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione. — 19. Riparazione delle locomotive nelle officine private. — 20. Riparazione dei tachimetri. — 21. Riparazione dei veicoli nelle squadre di rialzo. — 22. Riparazione dei veicoli nelle officine dell'Amministrazione. — 23. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — 24. Costo delle riparazioni.

Studi ed esperimenti. — 25. Miglioramenti alle locomotive a vapore. 26. Automotrici con motori a scoppio. — 27. Lubrificazione periodica mediante lana crine. — 28. Miglioramenti alle locomotive elettriche. — 29. Miglioramenti ai veicoli.

CAPO VI. — TRAFFICO. » 100

Servizio viaggiatori e bagagli. — 1. Entità del traffico viaggiatori e bagagli. — 2. Percorrenze dei treni. — 3. Servizi e concessioni speciali. — 4. Comunicazioni con l'estero. — 5. Comunicazioni interne. — 6. Servizi con carrozze speciali e servizi diretti. — 7. Servizi internazionali per viaggiatori e bagagli. — 8. Modificazioni delle tariffe viaggiatori.

Servizio merci. — 9. Entità del traffico merci. — 10. Carri disponibili per il traffico. — 11. Carico medio per asse e portata di carri. — 12. Ciclo medio del materiale da carico e percorso medio dei trasporti. — 13. Carico medio per giorno lavorativo. — 14. Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitato. — 15. Scambio di carri e di merci con altre ferrovie. — 16. Traffico ai porti. — 17. Trasporti vinicoli. — 18. Trasporti di derrate. — 19. Trasporti di bestiame. — 20. Trasporti di agrumi. — 21. Trasporti di fiori. — 22. Altri trasporti. — 23. Trasporti di merci con treni viaggiatori. — 24. Modificazioni alle tariffe interne delle merci. — 25. Servizi internazionali per merci. — 26. Servizio doganale. — 27. Servizi cumulativi e di corrispondenza. — 28. Servizi di navigazione. — 29. Servizi

portuali e lacuali. — 30. Servizio dei trasporti a domicilio. — 31. Concessioni speciali e contratti d'esercizio. — 32. Trasporti militari. — 33. Prevenzione e repressione furti. — 34. Reclami ed indennizzi per danni alle persone. — 35. Reclami ed indennizzi per avarie, furti, mancanze, ritardi di merci.

CAPO VII. — SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI Pag. 131

Approvvigionamenti. — 1. Considerazioni generali sul mercato dei materiali. — 2. Notizie generali sulle forniture. — 3. Commissioni acquisti. — 4. Spese incontrate per gli acquisti. — 5. Approvvigionamenti e scorte di carbon fossile. — 6. Legna e altri combustibili solidi nazionali. — 7. Combustibili liquidi, olii e lubrificanti. — 8. Materiale metallico di armamento, per servizio d'acque e per meccanismi. — 9. Legnami d'armamento. — 10. Materiale rotabile, macchinario d'officina, pezzi di ricambio. — 11. Stampati e cancelleria. — 12. Gestione e copertoni. — 13. Gestione vestiario. — 14. Magazzini e movimento delle scorte. — 15. Gestione speciale viveri.

Istituto sperimentale. — 16. Attività dell'Istituto.

Contenzioso. — 17. Considerazioni generali. — 18. Controversie relative al trasporto delle persone. — 19. Controversie relative al trasporto delle cose. — 20. Controversie per danni dipendenti dall'esercizio.

Servizi sanitari. — 21. Personale sanitario. — 22. Visite sanitarie. — 26. Morbosità. — 24. Infortuni. — 25. Malaria. — 26. Quiescenze. — 27. Igiene e profilassi delle malattie infettive. — 28. Assistenza medica farmaceutica, ospitaliera, cure speciali, fornitura protesi, mezzi di soccorso.

Navigazione. — 29. Notizie generali. — 30. Servizio linee postali. — 31. Navigazione libera. — 32. Servizio dei *ferry-boats*.

Servizi contabili, finanziari e di riscontro. — 33. Servizi contabili e finanziari. — 34. Riscontro della corte dei conti. — 35. Controllo dei prodotti. — 36. Operazioni per conto di terzi.

Gestioni speciali. — 37. Pensioni e sussidi. — 38. Opera di previdenza. — 39. Case economiche per i ferrovieri. — 40. Mutui al personale. — 41. Fondo di garanzia per le cessioni. — 42. Mutui a cooperative edilizie ferroviarie.

Esercizio delle ferrovie secondarie sicule. — 43. Lunghezza. — 44. Materiale rotabile. — 45. Percorrenze dei treni e consumo di combustibile. — 46. Personale. — 47. Movimento dei treni. — 48. Risultati finanziari.

ALLEGATI.

N.		<i>Pag.</i>
1.	Lunghezza della rete in chilometri	181
»	2. Situazione generale del personale	» 182
»	3. Potenzialità delle stazioni	» 184
»	4. Raddoppiamenti di binari attivati, in esecuzione od approvati	» 185
»	5. Consistenza del parco di materiale rotabile e galleggiante F. S. . . .	» 186
»	6. Dettaglio della dotazione e dati tecnici del parco veicoli F. S. a scar-	
	tamento ordinario	» 188
»	7. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a	
	scartamento ordinario F. S. ed ai loro apparecchi speciali	» 190
»	8. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici elettriche	
	a scartamento ordinario F. S. ed ai loro apparecchi speciali	» 191
»	9. Costruzione di nuove locomotive presso l'industria privata	» 192
»	10. Costruzione di nuovi veicoli presso l'industria privata	» 193
»	11. Locomotive ed automotrici riparate nelle officine e nei depositi delle F. S.	
	e nelle officine private	» 194
»	12. Veicoli riparati nelle officine delle F. S. nelle officine private e nelle	
	squadre di rialzo.	» 195
»	13. Materiale rotabile a scartamento ordinario atto al servizio e fuori servizio	» 196
»	14. Bilancio generale al 30 giugno 1923.	» 199
»	15. Bilancio 1922-23 - Parte ordinaria - Entrate e spese al netto	» 205
»	16. Riassunto dei prodotti del traffico (rete principale, stretto di Messina,	
	secondarie sicule, ferrovie sarde)	» 234
»	17. Prodotti del traffico della navigazione	» 234
»	18. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze	
	accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute	» 235
»	19. Anticipazioni del tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese	
	della parte straordinaria del bilancio	» 236
»	20. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate per spese di	
	carattere patrimoniale	» 237
»	21. Consistenza patrimoniale, al 30 giugno 1923, dei materiali di scorta nei	
	magazzini od in corso di regolarizzazione contabile per lavori ed	
	impianti	» 238
»	22. Valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio .	» 239
»	23. Utilizzazione dei carri utili al traffico	» 240
»	24. Percorrenza dei treni e dei veicoli	» 241
»	25. Percorrenza in locomotive-km. ed automotrici-km delle locomotive ed	
	automotrici a vapore ed elettriche	» 244
»	26. Consumo di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive	
	ed automotrici elettriche e relativa spesa	» 245

N. 27. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici a vapore a scartamento ordinario e relativa spesa	<i>Pag.</i> 246
» 28. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa	» 248
» 29. Accidenti nel servizio e loro conseguenze	» 249
» 30. Carico per compartimento di merci e bestiame	» 250
» 31. Carico per mese di merci e bestiame sulla rete esercitata	» 251
» 32. Peso delle principali merci caricate ai porti e corrispondente quantità dei carri utilizzati	» 252
» 33. Movimento delle merci nei porti	» 254
» 34. Quantità dei carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali	» 255
» 35. Quantità dei carri caricati di agrumi in Sicilia ed in Calabria,	» 256
» 36. Traffico delle merci importate dalle ferrovie estere	» 257
» 37. Traffico delle merci esportate sulle ferrovie estere	» 258
» 38. Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci	» 259

Carta della rete esercitata dalle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1925.

INDICE ALFABETICO ANALITICO

A

- ACCIDENTI : nel servizio e loro conseguenze, pag. 249.
ACQUISTI : (V. Vendite, permuta ed -),
AFFITTO : a terzi di terreni ferroviari, pag. 33.
AGGLOMERATI : pag. 135.
ALIENAZIONI : rotabili (V. Radiazione),
ANTICIPAZIONI : del Tesoro, ecc., pag. 236
APPALTI : e contratti, pag. 30.
APPARATI : (V. Impianti, ecc.),
APPROVVIGIONAMENTI : pag. 131 a 146, - e scorte di carbone, pag. 135.
ARMAMENTO : Lavori autorizzati di - pag. 45, lavori eseguiti di - pag. 46. (V. Materiale),
(V. Sistemazione di -), Programma di sistemazione degli, - pag. 44 ;
ASSEGNI : dei generi di consumo (V. Revisione),
ASSISTENZA MEDICA ; ecc., pag. 159.
ASSUNZIONI : pag. 25.
ATTIVITÀ : agricola-forestale, pag. 34, - dell'Azienda (V. Ordinamento, ecc.),
AVANZAMENTI : e sistemazioni, pag. 25.
AVARIE : (V. Reclami),
AUTOMOTRICI : con motore a scoppio, pag. 97.
AVANZO : (V. Formazione dell'Avanzo).

B

- BILANCIO : generale, pag. 199 a 203 - patrimoniale, pag. 19.
BINARI : Raddoppiamento di - pag. 56, risanamento di - rinnovamento ecc., - pag. 44 a 48 ;

C

- CANCELLERIA : (V. Stampati),
CANTIERE : di Livorno per iniezione dei legnami e treno cantiere mobile, pag. 69,
CARATTERISTICHE : generali (dell'esercizio), pag. XIII,
CARBONE : (V. Approvvigionamenti e scorte), - fossile (V. Approvvigionamenti), impiego di
- pag. 137, provenienze del - (V. Provenienze) trasbordi e manipolazioni di - (V. Tra-
sbordi),
CARICO : medio per asse e portata di carri, pag. 111, - medio per giorno lavorativo, pag. 111,
- medio giornaliero per km. di rete esercitata, pag. 112 ; - per compartimento ecc.,
pag. 250 ; - per mese ecc., pag. 251,
CARRI : disponibili per il traffico, pag. 110,
CASE : cantoniere, pag. 59, - economiche, pag. 171, - economiche per i ferrovieri, pag. 173.

- CEMENTO ARMATO : (V. impiego di - ecc.),
 CENTENARIO : ferrovie inglesi (V. Iniziative collettive, ecc.),
 CESSAZIONI DAL SERVIZIO : pag. 27,
 CICLO : medio del materiale da carico e percorso medio dei trasporti, pag. 111,
 COEFFICIENTE : d'esercizio e formazione dell'avanzo, pag. 17.
 COMBUSTIBILI : liquidi, olii e lubrificanti, pag. 138.
 COMMISSIONE: acquisti, pag. 133.
 COMUNICAZIONI : con l'estero, pag. 102, - interno, pag. 103.
 CONSEGNA : di piazzali esterni e delle strade d'accesso alle stazioni, pag. 33.
 CONCESSIONI : contratti d'esercizio, pag. 126, - diverse, pag. 32, - speciali (V. Servizi, ecc.),
 - speciali, pag. 126,
 CONDONI : (V. Provvedimenti disciplinari),
 CONSESSI, CONFERENZE, COMMISSIONI INTERNAZIONALI : (V. Partecipazioni, ecc.),
 CONSIDERAZIONI : - generali sul bilancio, pag. 18 a 20; - generali sul mercato dei materiali,
 pag. 131, - sul contenzioso (V. Contenzioso),
 CONSISTENZA : del personale, pag. 20, - degli impianti di elettrificazione, pag. 62, - degli
 impianti telegrafici e telefonici al 30 giugno 1915, pag. 74, - del Parco F. S. al 30 giu-
 gno 1925, pag. 81 e 186; - patrimoniale al 30 giugno 1925 dei materiali di scorta, ecc.
 pag. 238.
 CONSUMO : di combustibile, pag. 77 e 247, - di lubrificanti, pag. 78 e 245, - di combustibile
 (gruppo Sicilia), pag. 170.
 CONTENZIOSO : pag. 149 a 152.
 CONTRATTI : (V. Appalti e contratti), preparazione e stipulazione di - per forniture di energia
 elettrica, pag. 66.
 CONTROLLO : dei prodotti, pag. 166.
 CONTROVERSIE : con appaltatori, pag. 31, - relative al trasporto delle persone, delle cose e per
 danni di forza maggiore, pag. 150 a 152.
 COPERTONI : (V. Gestioni),
 COSTRUZIONI : di nuovi rotabili, pag. 84 e 192, 193.
 CORRISPONDENZE : (V. Servizi),
 CUMULATIVO : (V. Servizio).

D

- DANNI. Principali - di forza maggiore pag. 35: (V. Reclami),
 DATI : tecnici, locomotive e automotrici a vapore ed elettriche, pag. 190, 191.
 DECRETI : (V. Provvedimenti legislativi),
 DEPOSITI : Miglioramenti di - , pag. 48, - sussidiari di cancelleria, pag. 145
 DETERMINAZIONI : sperimentali di laboratorio, pag. 147.
 DIMOSTRAZIONE : delle somme impegnate e pagate dal luglio 1905 al 30 giugno 1925 per
 per spese di carattere patrimoniale, pag. 237.
 DISTRIBUZIONE : e utilizzazione dei mezzi di trazione, pag. 86 a 88.
 DOGANA : (V. Servizio di -),
 DOMICILIO : (V. Servizio a -),
 DORMITORI : per il personale, pag. 55.
 DOMICILIO : (V. Servizio a -),
 DOTAZIONE : (rotabili). pag. 81.

E

- ECONOMIE : di personale (nel servizio Lavori), pag. 61.
 ELETTRIFICAZIONE : Consistenze degli impianti di - pag. 64, (V. Impianti di -), studi e progetti per impianti di -, pag. 66.
 ENTITÀ : del traffico viaggiatori e bagagli, pag. 100, - del traffico merci, pag. 100.
 ENTRATE : pag. 13 a 14; - eventuali, pag. 14; - spese al netto, pag. 205 a 233.
 ESERCIZIO : Coefficiente d' - (V. Coefficiente -),
 ESPOSIZIONI : (V. Partecipazioni ad esposizioni),
 ESPROPRIAZIONI, pag. 32.
 EUCALIPTI, pag. 34.

F

- FABBRICATI : per alloggi, pag. 59.
 FARMACEUTICA : (V. Asistenze ecc.).
 FERMATE : Lavori eseguiti nelle --, pag. 49.
 FONDO : di garanzia per le cessioni, pag. 174.
 FORNITURE : (V. Notizie, ecc.), - spese ed acquisti, pag. 162, - spese ed acquisti (per la navigazione), pag. 162.
 FURTI : (V. Prevenzioni di -), (V. Reclami).

G

- GESTIONE : copertoni, pag. 142, - piroscavo Adriatico, pag. 000, - speciale viveri, pag. 145, - speciali, pag. 163, - vestiario, pag. 143.

I

- IGIENE : e profilassi delle malattie infettive, pag. 158.
 ILLUMINAZIONE : delle stazioni e degli uffici, pag. 70, - elettrica dei segnali, pag. 69, - dei treni, pag. 72.
 IMPIANTI : Consistenza degli - pag. 64, - di elettrificazione, pag. 62 a 67, - di apparati centrali, di blocco di segnalamento di sicurezza, pag. 67, - per servizio d'acqua, pag. 53, - per illuminazione elettrica, telegrafici e telefonici, pag. 70 a 74, - per illuminazione elettrica dei treni, pag. 72, - telegrafici e telefonici approvati, pag. 73, - ultimati o in corso (di elettrificazione), pag. 63.
 IMPIEGO : di mezzi meccanici, pag. 34, - di cemento armato, ecc. pag. 34
 INCENDI, pag. 32.
 INDENNIZZI : (per la navigazione) pag. 162.
 INDICE : pag. VII a XII, - alfabetico analitico, XIII a XIX.
 INFORTUNI, pag. 155.
 INIEZIONE : (V. Cantiere di Livorno),
 INIZIATIVE : collettive del personale ferroviario, pag. 9.
 INTERESSI : e ammortamento (v. Navigazione).
 INTRODUZIONE : pag. XXI a XXVIII.
 INTROITI : fuori traffico, pag. 14.
 ISTITUTO : sperimentale, pag. 146 a 149.

L

- LAVORI** : autorizzati ed eseguiti per rinnovamento rotaie, pag. 45 a 46, - diversi, pag. 58, - di ripristino e di completamento nelle terre liberate e nelle nuove provincie, pag. 60, - eseguiti in dipendenza dei movimenti tellurici, pag. 44, principali - ultimati, pag. 37, principali - in corso, pag. 40, - eseguiti nelle stazioni e nelle fermate, pag. 49.
- LEGGI** : (V. Provvedimenti legislativi),
- LEGNO E LEGNAME** : d'armamento, pag. 140, - e altri combustibili solidi nazionali, pag. 138.
- LINEE ED IMPIANTI**, pag. 29 a 47 : di proprietà dello Stato esercitate da altre Amministrazioni, pag. 29, - di navigazione con le Isole e attraverso lo Stretto di Messina, pag. 30, miglioramenti di - pag. 000, - postali (V. Servizi, ecc.), sorveglianza delle, pag. 60, - visite alle - , pag. 61.
- LIQUIDAZIONE** : acquisti, pag. 32.
- LOCOMOTIVE** : (V. Miglioramenti, ecc.), (V. Percorrenze, ecc.), - ed automotrici riparate, pag. 194 a 195.
- LUBRIFICAZIONI** : periodica mediante lana crine, pag. 98.
- LUNCHEZZA** : della rete, pag. 29 a 30 e 181, - linee gruppo Sicilia, pag. 176, - reale e media a scartamento ordinario esercitata dallo Stato, pag. 29, - reale e media a scartamento ridotto, pag. 176 e 30, - totale delle linee, pag. 30.

M

- MACCHINARIO** : d'officina (V. Materiale, ecc.),
- MAGAZZINI** : e movimento delle scorte, pag. 143.
- MALARIA** : pag. 157.
- MANCANZE** : (V. Reclami, ecc.),
- MANIPOLAZIONE** : carbone (V. Trasbordi, ecc.),
- MANUTENZIONE** : - ordinaria delle linee, pag. 33 a 35 ; - straordinaria linee, pag. 35 a 44 ; rotabili, pag. 89 a 96.
- MASSICCATA** : Risanamento delle, - pag. 56.
- MATERIALE** : rotabile 15, 16 e 176, - di lavoro, di esercizio, di consumo, pag. 138, - metallico di armamento per servizio d'acqua e per meccanismi, pag. 139; - metallico, attrezzi, elettrico, pag. 139. (V. Officine, ecc.), - per armamento, pag. 139, - rotabile, macchinario di officine, pezzi di ricambio, pag. 141, - rotabile atto al servizio e fuori servizio, pag. 196.
- MERCATO** : (V. Considerazioni, ecc.),
- MEZZI** : meccanici (V. Impiego - meccanici, ecc.), nuovi - di risanamento, pag. 34.
- MIGLIORAMENTI** : alle locomotive a vapore, pag. 96, - alle locomotive elettriche, pag. - 98, ai veicoli, pag. 98.
- MISURE METRICHE** : (V. Impianti telegrafici, ecc.),
- MODIFICAZIONI** : alle tariffe viaggiatori, pag. 107, - alle tariffe interne, merci, pag. 116.
- MORBOSITÀ** : pag. 154.
- MOVIMENTI** : - tellurici, pag. 44, dei treni, pag. 176.
- MUTUI** : al personale, pag. 173, - a cooperative ferroviarie, pag. 175.

N

- NAVIGAZIONE** : pag. 160 a 164 (V. Servizio, ecc.), - libera, pag. 163.
- NOLEGGIO** : vapori, pag. 135.

NOTIZIE : generali generali sulla manutenzione delle linee, pag. 30 a 33, - sulle forniture pag. 131, - generali sulla navigazione, pag. 160.

NUOVE PROVINCE : (V. Lavori di ripristino, ecc.),

O

OFFICINE : del materiale fisso a Pontassieve, pag. 69, miglioramenti di - pag. 48.

OLII : (V. Combustibili),

OPERA : di previdenza, pag. 170,

OPERAZIONI : per conto di terzi, pag. 167.

ORARI E TURNI DI SERVIZIO : pag. 25.

ORDINAMENTO: e attività generale dell'Azienda, pag. 1 a 10.

ORDINAZIONI : nuovi rotabili (V. Costruzioni, ecc.),

ORGANI SUPREMI DELL'AMMINISTRAZIONE, pag. 3.

OROLOGI : (V. Impianti telegrafici, ecc.),

OSPEDALIERA : (V. Assistenza, ecc.).

P

PASSAGGI A LIVELLO pag. 60 : Lavori di sistemazione dei - , pag. 58.

PARCO : F. S. (V. Consistenza, ecc.).

PARTECIPAZIONE : a consessi internazionali, conferenze, commissioni, ecc., pag. 70, - ad esposizioni, ecc., pag. 80.

PENSIONI : e sussidi, pag. 117.

PERCORSO: medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci, pag. 259.

PERMUTA : (V. Vendite, ecc.),

PERSONALE : pag. 20 a 28 e XV e 176. - Economia di - , pag. 61, (V. Quantitativo, ecc.), spese di - , pag. 26, (V. Spese), - sanitario, pag. 153.

PESO: medio rimorchiato per treno e locomotiva, pag. 76, - delle principali merci, ecc., pag. 252 a 253.

PERCORRENZE : dei treni e delle locomotive in corsa, pag. 75, - delle locomotive in corsa ed in manovra, pag. 75 e 244, - media dei trasporti (V. Ciclo, ecc.), - dei treni, pag. 101, 176, 242 e 243, - percorrenze virtuali e tonn. - km. rimorchiate virtuali e reali, pag. 76.

PIAZZALI : (V. Consegna di -).

PONTI : in muratura e in cemento armato, pag. 58 - metallici, pag. 56.

PORTATA : (V. Carico, ecc.),

PORTI : (V. Traffico ai -), (V. Servizio, ecc.), Movimenti delle merci ai - pag. 254.

POTENZIALITÀ : delle stazioni al 30 giugno 1905 e al 30 giugno 1925, pag. 184.

PREVENZIONI : e repressione furti, pag. 129.

PREZZI : medii di combustibile, pag. 137.

PROVVEDIMENTI : - d'indole generale, pag. 6 - d'ordine generale (Riguardante il personale), pag. 23, - disciplinari e condoni, pag. 27, - legislativi, pag. 9.

PROPAGANDA : turistica, pag. 8.

PROVENIENZE : del carbone fossile, pag. 135.

PRODOTTI : del traffico, pag. 13 e 234, - del traffico per unità di lunghezza e di traffico, pag. 14

PROVENTI : diversi (V. Affitto terreno ferroviario, ecc.).

Q

QUANTITÀ : dei carri carichi di uva, mosto, agrumi, pag. 255, 256, - dei veicoli fuori servizio per riparazione, pag. 89, - di locomotive fuori servizio per riparazione, pag. 89, media di personale impiegato durante l'anno 1924-25, pag. 21, - media di materiale atto al servizio, pag. 87.

QUIESCENZE, pag. 158.

R

RADDOPPIAMENTO : di binari attivati, in esecuzione o approvati nel 1924-25, pag. 185.

RADIAZIONI : e alienazioni, pag. 83.

RECLAMI : ed indennizzi per danni alle persone per avarie, furti, mancanze ritardi di merci, pag. 129 e 130.

REVISIONI : degli assegni dei generi di consumo, pag. 145, - generale per la manutenzione del binario, pag. 33.

RIFORME : nei servizi, pag. 5.

RIPARAZIONI : Costo delle - , pag. 94, - dei veicoli nelle officine dell'Amministrazione, nelle squadre di rialzo e nelle Officine private, pag. 93, 94, - delle locomotive nelle Officine dei depositi, nelle grandi Officine dell'Amministrazione, nelle Officine private, pag. 91, 93, (V. Quantità di locomotive, veicoli fuori servizio per -), - tachimetri, pag. 93.

RISCONTRO : della Corte dei Conti, pag. 163.

RISULTATI FINANZIARI, pag. 11 a 19, 176, XXIV a XXVI.

RITARDI : (V. Reclami, ecc.).

S

SCAMBIO : di carri e merci con altre ferrovie, pag. 112.

SCORTE : (V. Movimento), (V. Verifica).

SCUOLE : (V. Sussidi e scuole),

SEGNALI : (V. Illuminazione elettrica dei -),

SISTEMAZIONI : (V. Avanzamenti e -), - del servizio di vigilanza della linea, pag. 60.

SITUAZIONE : generale del personale al 30 giugno 1925, pag. 182, 183, - del Parco F. S. a scartamento normale al 30 giugno 1925, pag. 188 e 189.

SERVIZIO-I : contabili, finanziari, e di riscontro, pag. 164 - con carrozze speciali e - diretti, pag. 106, - cumulativo pag. 122, - dei ferry boats, pag. 163, 164, - di sorveglianza sulle linee della Venezia Giulia e Trentina e Sardegna, pag. 61 - doganali, pag. 122, - di navigazione, pag. 124, - dei trasporti a domicilio, pag. 126, - di corrispondenza, pag. 122, - e concessioni speciali, pag. 102, - internazionali per viaggiatori e bagagli, pag. 106, - internazionali per merci, pag. 119, - linee postali, pag. 160, - merci, pag. 109, 130 - portuali e lacuali, pag. 124, - sanitario, pag. 153 a 160, - vari e gestioni speciali, pag. 131 a 178, - viaggiatori e bagagli, pag. 100 a 109.

SORVEGLIANZA : delle linee, pag. 60, 61, (V. Servizi di - ecc.),

SOMMINISTRAZIONE : ed impiego di combustibili, pag. 137.

SPESA-E : pag. 14 a 19 - accessorie, pag. 17, altre, pag. 15, - complementari, pag. 16, - del personale addeffo all'esercizio, pag. 14 a 22 e 235, - di combustibile per locomozione, pag. 15, - di esercizio per unità di lunghezze e di traffico, pag. 17, - generali del personale navigante, pag. 163, - per la manutenzione del materiale rotabile, pag. 15, - per la manutenzione della linea, pag. 35, - per prevenire danni di orza maggiore, pag. 35, - per movimenti tellurici, pag. 44, - per la sistemazione dell'armamento, pag. 45, - per nuovi impianti e miglioramento linee stazioni, depositi, officine, pag. 48, - riscontrate per gli acquisti, pag. 139, - straordinarie, pag. 19, titoli di - e loro raffronto, pag. 14.

STAMPATI : e cancelleria, pag. 142.

STADERE A PONTE : (V. Impianti telegrafici, ecc.).

STAZIONI : Lavori eseguiti nelle - , pag. 49.
 STUDI E PROGETTI, per impianti riguardanti la elettrificazione, pag. 66.
 SVILUPPO : della rete. pag. XIII, (v. Lunghezza).

T

TARIFFE : (V. Modificazioni, ecc.).
 TERRE LIBERATE (Lavori di ripristino, ecc.).
 TERRENI : (V. Affitti terreni ferroviari),
 TITOLI delle entrate e loro raffronto, pag. 13, - delle spese ecc., pag. 14.
 TONNELLATE : km. virtuali e reali rimorchiate dalle locomotive (V. Percorrenze, ecc.),
 TRAFFICO : pag. 100 a 130 - ai porti, pag. 113, (V. Carri disponibili per il -), (V. Prodotti del -),
 - delle merci, pag. 257; - delle merci esportate, pag. 258.
 TRASBORDI : bunkeraggi e manipolazioni di carbone, pag. 136,
 TRASPORTI : diversi - , pag. 116, - di derrate, pag. 114, - di bestiame, pag. 114, - di agrumi,
 pag. 115, - di fiori, pag. 115, - di merci con i treni viaggiatori, pag. 116, - militari,
 pag. 128, - vinicoli, pag. 113.
 TRAZIONE : e materiale rotabile, pag. 75 a 99, - elettrica, pag. 79.
 TRENI : (V. Percorrenze dei -), (V. Peso medio, ecc.),
 TURNI : (V. Orari e turni di servizio),

U

UTILIZZAZIONE dei carri utili al traffico ecc., pag. 240.

V

VALORE : del materiale rotabile, galleggiante, ecc., pag. 233.
 VEICOLI : a scartamento ordinario non appartenente alle ferrovie dello Stato, pag. 82.
 VENDITE : carboni, pag. 137, - materiali fuori uso, pag. 143, - permutate e acquisti, pag. 32,
 VIAGGIATORI : (V. Modificazioni tariffe, ecc.), (V. Servizio, ecc.),
 VIGILANZA : (V. Sistemazione del servizio di vigilanza),
 VISITE : - alla linea, pag. 61, - sanitarie, pag. 153.

INTRODUZIONE.

Caratteristiche generali. — Le previsioni esposte nella relazione del precedente esercizio, cioè, che nell'anno 1924-25 potesse completamente annullarsi il disavanzo che gravava fino dal 1918-19 sull'esercizio delle ferrovie dello Stato, si sono non solo avverate, ma sono state superate dai fatti, poichè il bilancio 1924-25 si è chiuso con un avanzo di 176 milioni.

L'esercizio 1924-25 è stato inoltre caratterizzato da un eccezionale sviluppo del traffico.

Sviluppo della rete. — La rete ferroviaria esercitata nell'anno 1924-25 ha subito piccole modificazioni, passando da km. 15.745 al 30 giugno 1924 a chilometri 15.760 al 30 giugno 1925 per la rete principale e da km. 742 a km. 726 per la rete a scartamento ridotto (1).

La variazione nella lunghezza delle linee a doppio binario fu da km. 3665 a km. 3706 e nelle linee esercitate a trazione elettrica da km. 780 a km. 855.

Traffico. — La caratteristica più importante dell'esercizio 1924-25, dopo quella del completo riassetto del bilancio, è stata data, come si è già detto, dall'eccezionale sviluppo del traffico.

Per i viaggiatori era previsto un sicuro incremento per effetto dei pellegrinaggi dell'Anno Giubilare.

Il calcolo basato sul confronto dei prodotti del traffico viaggiatori depurati dagli aumenti di tariffe dimostra che nel 1924-25 il quantitativo dei viaggiatori-chilometro ha subito, rispetto all'anno precedente, un incremento di circa l'8%, di cui certamente una parte notevole è da ascrivere ai viaggi effettuati con gli speciali biglietti dell'Anno Santo.

Ma l'aumento ben più importante è quello che si è verificato nel traffico delle merci, il quale, valutato in base alle tonnellate-chilometro delle merci effettivamente trasportate, risulta nel 1924-25 del 20% superiore a quello dell'anno 1923-24. Questo aumento è davvero cospicuo se si paragona a quello avuto negli anni precedenti.

(1) Nella Rete principale è stato aperto il tronco Legnago-Cologna Veneta (Ostiglia Treviso) e nella Rete a scartamento ridotto si è aperto il tronco Bivona-Alessandria della Rocca, ma si è ceduto l'esercizio della linea Mori-Arco-Riva.

È noto infatti che nel primo periodo del dopo guerra si ebbe nel traffico merci una diminuzione, dovuta principalmente alla cessazione dei trasporti di interesse militare. L'anno 1921-22 segnò nel detto periodo il più basso valore del movimento delle merci, con 8.598 milioni di tonnellate-chilometro trasportate.

Nel 1922-23 si iniziò la ripresa con un aumento del 15 %, rispetto all'anno 1921-22. Nel 1923-24 l'aumento continuò, ma fu solo del 6 %, e finalmente nell'anno 1924-25 si ebbe un nuovo salto in avanti con il forte aumento del 20 % di cui si è già fatto cenno sopra.

Se ora paragoniamo il traffico che si è avuto nell'anno 1924-25 con quello che si ebbe nell'ultimo anno che precedette la guerra (anno 1913-14), si trova che esso lo supera del 68 % circa per quanto si riferisce ai viaggiatori (1), e del 72 % circa per quanto si riferisce alle merci (2). Di fronte a questi aumenti è interessante notare che vi è stata una diminuzione nel quantitativo di treni effettuati per servizio viaggiatori (68,9 milioni di treni-chilometro nel 1924-25 di fronte a 73 del 1913-14) ed un aumento proporzionalmente inferiore a quello del traffico, nel quantitativo dei treni effettuati per servizio merci (58 milioni di treni-chilometro nel 1924-25 di fronte a 44,9 del 1913-14, con un aumento del 29 %).

Questo favorevole risultato, che l'Amministrazione ferroviaria ha potuto ottenere, con grande vantaggio dell'economia dell'esercizio, è derivato principalmente dalla aumentata potenza media delle locomotive, la quale ha permesso l'effettuazione di treni più pesanti, e, per quanto riguarda in particolare il servizio viaggiatori, è stato determinato anche dalla eliminazione di treni scarsamente utilizzati. Tali treni erano stati soppressi, specie sulle linee secondarie, durante la guerra, e vennero poi ripristinati solo in parte, provvedendosi invece ad aumentare i treni delle linee a traffico più intenso.

Nonostante il forte aumento del traffico verificatosi nell'anno 1924-25 in misura maggiore di quella che si prevedeva, la circolazione dei treni si svolse con soddisfacente regolarità. Le lievi perturbazioni avutesi per brevi periodi in qualche linea furono determinate da cause temporanee o da difficoltà di servizio prontamente rimosse. L'andamento dei treni viaggiatori più importanti fu oggetto di speciale sorveglianza: pronti ed energici provvedimenti furono presi ogni qualvolta si manifestarono delle deficienze. La vigilanza assidua e costante e la pronta rispondenza del personale esecutivo agli ordini e richiami ricevuti portarono il servizio dei treni viaggiatori ad una regolarità quale non si era avuta da diversi anni e che fu unanimemente riconosciuta con soddisfazione dai numerosissimi viaggiatori italiani ed esteri che affluirono a Roma per l'Anno Santo.

(1) Milioni di viaggiatori-km. 4900 nel 1913-14 e 8300 nel 1924-25.

(2) Milioni di tonnellate-km. di merci 7070 nel 1913-14 e 12000 nel 1924-25.

Personale. — Il forte sviluppo del traffico che, come si è già detto, si verificò in misura maggiore di quello che si prevedeva, obbligò durante l'anno 1924-25 ad aumentare leggermente il quantitativo di personale, il quale, con i provvedimenti eccezionali di esoneri, era stato, al 30 giugno 1924, ridotto a 176.000 agenti. Tale quantitativo infatti era, al 30 giugno 1925, cresciuto a 178.000 agenti; però, con l'assessamento del servizio, si è provveduto in seguito a riabbassarlo gradatamente al disotto dei 176.000 agenti, come rilevasi dal Capo III.

Considerando il solo personale addetto all'esercizio della rete principale, si trova che la quantità media di agenti impiegata nell'anno 1924-25, non ostante il maggior traffico servito, è stata inferiore a quella dell'anno precedente (173.068 agenti di fronte a 183.853). Ciò si spiega ricordando che, mentre nel 1924-25 il quantitativo assoluto di personale passò da 170.211 a 173.547, nel 1923-24 invece detto quantitativo passò da 197.274 a 170.211 agenti.

Riferendo detto quantitativo medio dell'anno 1924-25 al chilometro di rete esercitata e ad ogni milione di assi-chilometro rimorchiati, si hanno rispettivamente 10,99 e 35,27 agenti. Ora se si confrontano questi ultimi dati con quelli dell'anteguerra (rispettivamente 10,73 e 38,66 nell'anno 1913-14), si vede che oggi, mentre, rispetto all'anteguerra, impieghiamo sulla rete quasi lo stesso quantitativo di agenti per chilometro esercitato, ne impieghiamo un quantitativo sensibilmente minore a parità di traffico, nonostante le maggiori esigenze portate dalle disposizioni sulle 8 ore di lavoro.

Materiale rotabile. — La dotazione di locomotive al 30 giugno 1925 risulta leggermente diminuita (di 11 unità) per la trazione a vapore, ma aumentata (di 63 unità) per la trazione elettrica.

Siccome però, di fronte alla demolizione di locomotive di vecchio tipo, si è avuta l'entrata in servizio di unità più potenti, la potenza complessiva del parco è cresciuta di circa il 15 % rispetto a quella corrispondente al 30 giugno 1924.

Nell'esercizio 1923-24 i mezzi di trazione erano risultati sensibilmente superiori ai bisogni, tanto che al 30 giugno 1924 restavano accantonate oltre 700 locomotive a vapore e 80 locomotive ed automotrici elettriche. Durante il 1924-25, per il forte sviluppo del traffico, si dovettero utilizzare anche dette locomotive lasciando accantonate soltanto poche, meno redditizie per tipo antiquato e per limitata potenza.

Di fronte pertanto a tale situazione ed al promettente sviluppo del traffico, si ritenne opportuno di riprendere l'ordinazione di nuove locomotive, cominciando da un gruppo di 20 unità per servizi viaggiatori celeri e pesanti.

Per i veicoli la dotazione al 30 giugno 1925 si trovò ad essere sensibilmente inferiore a quella del 30 giugno 1924 (in meno 73 carrozze, 46 bagagliai e 3000 carri). Tale dotazione risultò sufficiente, non senza difficoltà, a smaltire il traffico dell'anno 1924-25, ma, in vista di prevedibili ulteriori incrementi del traffico stesso, anche per i veicoli si ritenne necessario provvedere ad un aumento di dotazione, ordinando nel corso stesso dell'esercizio, 300 nuove carrozze e 4606 carri.

Altre importanti ordinazioni saranno però necessarie a breve scadenza.

Approfittando delle migliorate condizioni del parco rotabili per effetto delle intensificate riparazioni degli anni precedenti, nell'anno 1924-25, nel quale d'altra parte occorre avere un maggior quantitativo di materiale in effettivo servizio, si rese possibile ridurre le riparazioni, con una sensibile economia nelle spese.

Risultati finanziari dell'esercizio 1924-25. — Il fortunato aumento del traffico portò un rilevante aumento nei prodotti, al quale d'altra parte contribuirono anche i ritocchi di tariffe disposti coi decreti 24 settembre 1923, n. 123, e 6 aprile 1925, n. 372. Il traffico viaggiatori e bagagli diede un aumento di 157 milioni di lire, di cui certamente una buona parte deriva dal movimento dell'Anno Santo. Il traffico merci diede un aumento di 475 milioni di lire. Comprendendo anche gli aumenti ottenuti nell'esercizio della Navigazione (circa 2 milioni) e negli introiti diversi ed entrate eventuali (circa 24 milioni), si ha in complesso nelle entrate un maggior introito di 658 milioni (milioni 4302 di fronte a 3644 del 1923-24.)

Nelle spese invece si è avuto un aumento complessivo di soli 70 milioni (milioni 4126 di fronte a 4056 del 1923-24).

I titoli di spesa per i quali nell'anno 1924-25 si ebbe un aumento furono principalmente i seguenti:

Spese ordinarie di personale (escluso quello delle officine) per	39	milioni
Id. per manutenzione ordinaria delle linee	id. 23	id.
Id. per combustibile	id. 11	id.
Id. per forniture diverse	id. 26	id.
Id. diverse per la navigazione	id. 3	id.
Id. per lavori di prevenzione e riparazione dei danni		
di forza maggiore	id. 7	id.
Id. per rinnovamento dell'armamento	id. 8	id.
Id. per rinnovamento del materiale rotabile	id. 21	id.
Id. per interessi ed ammortamento, versamento a		
fondo di riserva ecc.	id. 98	id.
Totale	236	milioni

I titoli di spesa per i quali invece si ebbe una diminuzione furono principalmente i seguenti :

Spese generali attinenti al personale	per	67	milioni
Id. generali diverse	id.	12	id.
Id. per manutenzione dei rotabili	id.	65	id.
Id. di materiali per untura rotabili	id.	3	id.
per indennizzi	id.	19	id.
			—————
Totale		166	milioni

Se consideriamo il complesso delle spese ordinarie di personale, aggiungendo quindi anche quelle del personale di officina, che nel bilancio sono comprese nelle spese di manutenzione dei rotabili, si trova nel 1924-25 per tale titolo di spesa un aumento complessivo di 69 milioni circa (1992 milioni contro 1923 del 1923-24).

Tale aumento dipende, oltre che dalla parziale applicazione dei miglioramenti concessi col R. Decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, anche dalla sistemazione a ruolo di oltre 10.000 avventizi, prescritta dal R. Decreto 15 ottobre 1923, n. 2442.

La diminuzione nelle spese generali attinenti al personale dipende principalmente dalla diminuzione delle spese per buonuscite che nell'anno precedente avevano assunto un valore elevatissimo (106 milioni) in dipendenza degli esoneri eccezionali del personale. Come si vede, la diminuzione delle spese generali compensa quasi la maggiore spesa ordinaria sostenuta per il personale nel 1924-25, per modo che la spesa complessiva per questo titolo risulta di 2 milioni appena superiore a quella dell'esercizio precedente.

La percentuale di detta spesa, rispetto a quella totale di esercizio, discese nel 1924-25 al 63 % (dal 66 % del 1923-24), avvicinandosi al valore di anteguerra, che fu del 59 % (anno 1913-14).

Per quanto riguarda il combustibile, il prezzo medio risultò nell'esercizio 1924-25 inferiore a quello dell'esercizio precedente (L. 177,69 la tonnellata invece di L. 195,89) nonostante la ripercussione che anche sui prezzi del carbone fece risentire lo sfavorevole movimento dei cambi negli ultimi mesi dell'esercizio.

Il consumo unitario delle locomotive si mantenne quasi uguale a quello dell'esercizio precedente (Kg. 58,7 di carbone per 1000 tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate). Perciò la maggiore spesa di circa 11 milioni sostenuta nel 1924-25 per il combustibile deriva esclusivamente dal maggior consumo richiesto dall'aumento del traffico.

Per la manutenzione delle linee si è sostenuta nel 1924-25 una maggiore spesa di 23 milioni (pari al 20 %), di cui circa 16 milioni si riferiscono a lavori eseguiti al corpo stradale.

Detto aumento di spesa di manutenzione delle linee deriva, oltre che dall'aumentato costo dei materiali, anche dalla maggiore importanza dei lavori eseguiti.

L'aumento delle spese complementari dipende principalmente dal cresciuto stanziamento del rinnovamento dei rotabili, il quale, com'è noto, deve essere in relazione coi prodotti del traffico.

Nel forte aumento delle spese accessorie sono compresi 28 milioni di versamento al fondo di riserva e 59 milioni per maggior carico per interessi ed ammortamento dei fondi forniti dal Tesoro per opere e provviste di carattere patrimoniale, carico che ha raggiunto nell'anno il valore di 235 milioni e che si riferisce a tutte le somme investite nelle ferrovie dopo l'avvento dell'esercizio di Stato, nonchè a quelle pagate dalle cessate Società esercenti per riscatto di materiali ed impianti.

La diminuzione ottenuta nelle spese per riparazione dei rotabili è stata possibile, come si è detto, in dipendenza delle migliorate condizioni del parco rotabili che hanno permesso nell'anno 1924-25 l'esecuzione di un minor lavoro di riparazione.

La diminuzione di 19 milioni delle spese per indennizzi è segno importante della maggiore regolarità con cui si svolge il servizio.

Le dette differenze in più o in meno portarono in definitiva un aumento di 70 milioni nella spesa, rispetto a quella dell'anno precedente.

Siccome però dalle entrate si ebbe, come si è già detto, un maggior gettito di 658 milioni, si rese con questo possibile, non solo di compensare la detta maggiore spesa di 70 milioni, ma anche di colmare il disavanzo di 412 milioni dell'esercizio precedente, e di lasciare infine all'esercizio 1924-25 un utile netto di 176 milioni.

Il coefficiente d'esercizio, calcolato in base ai prodotti del traffico ed alle spese ordinarie complementari, risultò nel 1924-25 dell'88,90 %, mentre era stato del 105,87 % nel 1923-24 e del 78,26 % nel 1913,14.

Considerazioni generali sul bilancio. — Con l'esercizio 1924-25 si è pertanto felicemente chiusa la parentesi dei disavanzi che han gravato sul bilancio ferroviario nel dopo-guerra, e tutto lascia sperare che da quest'anno si inizi per l'azienda ferroviaria una nuova era di prosperità.

Il fenomeno verificatosi però è di tale importanza che merita ci si soffermi a considerare per quali vie e con quali mezzi, dal pauroso disavanzo di quasi un miliardo

e mezzo, che si ebbe nell'anno 1921-22, si sia potuto conseguire, in appena tre anni, il confortante avanzo dell'esercizio 1924-25.

Ricordiamo che il disavanzo si manifestò la prima volta nell'esercizio finanziario 1918-19, nel quale le spese della Rete principale e delle nuove Province superarono di circa 45.000 lire i relativi introiti. Negli anni seguenti il disavanzo assunse rapidamente valori impressionanti e toccò, come si è detto, il suo massimo valore nell'anno 1921-22, con 1432 milioni.

In quell'anno gli introiti dell'azienda ammontarono in complesso a 3217 milioni, mentre le spese si elevarono a 4649 milioni. In queste ultime entravano le spese ordinarie di personale (compreso quello delle officine) per 2285 milioni, quelle degli indennizzi per danni e furti per 120 milioni, quelle di riparazione dei rotabili per 800 milioni e quelle per consumo di combustibili per 775 milioni.

L'Amministrazione si mise all'opera di risanamento dell'azienda, prima con mezzi limitati e poi, con più intenso vigore, sotto la guida del Commissario straordinario ed infine del Ministro delle Comunicazioni, nuova espressione dello spirito vivificatore del Governo Nazionale, e in poco volgere di tempo, poté conseguire notevolissime economie nelle spese di esercizio e specialmente per i titoli sopra specificati.

Così nel 1924-25, pur provvedendo adeguatamente ai nuovi bisogni richiesti dal notevole aumento del traffico, si era ottenuto, rispetto all'anno 1921-22, una economia nelle spese ordinarie di personale di 300 milioni, nelle spese per indennizzi di 100 milioni, nelle spese per riparazioni del materiale rotabile di 110 milioni (esclusi 90 milioni di economie del personale di officina già compresi nei 300 milioni di cui sopra) e in quelle per il combustibile di 250 milioni. E si noti che quest'ultima economia non è derivata semplicemente dal ribasso del prezzo del carbone (da lire 243,44 a 177,69 la tonnellata), ma si deve principalmente al più regolare e razionale impiego del combustibile, il cui consumo unitario, salito nel 1921-22 a kg. 78,6 per ogni 1000 tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate, discese nel 1924-25 a soli kg. 58,7. Questa riduzione nel consumo unitario, applicata al lavoro effettuato nel 1924-25 e valutata con il prezzo medio del combustibile di detto anno, rappresenta una economia di circa 170 milioni.

Con le dette economie pertanto, e con altre di minore importanza conseguite in altri capitoli del bilancio ferroviario, fu anzitutto possibile di provvedere al maggior onere delle pensioni da pagarsi al personale che era stato eliminato con gli esoneri eccezionali (circa 100 milioni nell'anno 1924-25) e di dotare meglio alcuni capitoli di spesa che si erano dovuti trascurare negli anni precedenti, quali quelli per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e quelli per la rinnovazione dei binari e del materiale rotabile, ed infine si realizzò una riduzione totale di spesa

di 523 milioni (4126 milioni spesi nel 1924-25 di fronte a 4649 milioni spesi nel 1921-22).

Ecco già un buon terzo della somma necessaria per colmare il disavanzo. Il resto è stato fornito dagli aumenti delle entrate che dal 1921-22 al 1924-25 si verificarono nella rilevante misura di 1085 milioni (4302-3217). A questo riguardo si rammenta che nel 1921-22 erano già andati in vigore gli aumenti di tariffa disposti col R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1523, in base al quale l'aumento delle tariffe viaggiatori era stato fissato nel 220 % per la I classe, nel 200 % per la II e nel 160 % per la III, e quello delle tariffe merci nel 300 % salvo per alcune determinate merci per le quali l'aumento si limitava al 200 %.

Parecchi critici avevano profetizzato una disastrosa contrazione del traffico, come conseguenza dei detti aumenti di tariffe, ma i fatti hanno dimostrato che il traffico ferroviario, anzichè contrarsi, ha avuto invece uno splendido sviluppo, tanto che nel 1924-25 il movimento dei viaggiatori (1) è risultato del 25 % superiore e quello delle merci (2) del 40 % superiore al movimento dell'anno 1921-22.

A questo aumento, pertanto, devesi in gran parte ascrivere l'incremento verificatosi negli introiti, il quale ebbe influenza decisiva per il risanamento del bilancio ferroviario, mentre una parte minore è dovuta, come si è già accennato, agli ultimi ritocchi di tariffe disposti coi decreti 24 settembre 1923, n. 2123 e 6 aprile 1925, n. 372.

Col primo di questi decreti, che si riferiva prevalentemente alle tariffe viaggiatori, mentre si accresceva da 200 a 220 la percentuale d'aumento per la seconda classe e da 160 a 200 quella della terza classe, si accordava d'altro canto una riduzione di tariffa col ripristino dei biglietti di andata e ritorno.

L'altro decreto 6 aprile 1925 ha effettivamente maggiore importanza perchè, oltre a portare un ulteriore aumento nelle tariffe viaggiatori (fissando al 225 % la percentuale d'aumento per tutte le classi), interessa in modo precipuo le tariffe merci, portando per molte voci la percentuale d'aumento dal 300 al 400. Esso però ha avuto limitata influenza sui prodotti dell'anno 1924-25, perchè applicato solo nello scorcio dell'anno stesso, ed avrà la sua piena applicazione solo nel prossimo anno finanziario e negli anni futuri.

Col gettito di questi nuovi aumenti, l'Amministrazione conta di far fronte non solo all'onere derivante dai miglioramenti concessi al personale con decorrenza 1° aprile 1925, ma soprattutto ai progressivi aggravii che deriveranno al bilancio per quote di interessi ed ammortamento dei fondi dariceversi dal Tesoro per un razionale svolgimento di ingenti opere e provviste di carattere patrimoniale, rese ormai necessarie dallo sviluppo assunto dal traffico.

(1) Milioni di viaggiatori-km. 6640 nel 1921-22 e 8300 nel 1924-25.

(2) Milioni di tonnellate-km. di merci 8600 nel 1924-22 e 12.000 nel 1920-25.

CAPO I.

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA.

1. **Provvedimenti legislativi.** — Vengono qui elencati i più importanti provvedimenti legislativi interessanti l'amministrazione ferroviaria emanati durante l'anno finanziario 1924-25 :

RR. decreti 26 giugno e 19 luglio 1924 concernenti la nomina di Consiglieri d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1242, relativo alla composizione della Commissione centrale di avanzamento per il personale delle ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1243, concernente la unificazione delle gestioni delle linee ferroviarie di Fiume con quelle delle ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1244, contenente modificazioni al R. decreto legge 22 maggio 1924, n. 868, concernente l'istituzione del Consiglio di amministrazione e della carica di Direttore generale per le ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1321, concernente l'aggregazione di un ufficiale superiore del Regio Esercito al Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1322, riguardante il trattamento del personale navigante di bassa forza dipendente dalle ferrovie dello Stato, addetto alle linee di navigazione tra il continente e le isole ;

R. decreto-legge 4 agosto 1924, n. 1262, contenente norme per il passaggio al ministero dei Lavori Pubblici degli uffici e del personale delle nuove costruzioni ferroviarie ;

R. decreto-legge 25 settembre 1924, n. 1607, contenente modificazioni al R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, relativo alle provvidenze a favore dei ferrovieri dello Stato ex combattenti ;

R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 1818, contenente modificazioni al R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, concernente la sistemazione degli ex combattenti appartenenti alle ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 1686, riguardante il funzionamento della Milizia ferroviaria per la Sicurezza Nazionale ;

R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 1842, riguardante la sistemazione economica e giuridica del personale proveniente dall'amministrazione statale di Fiume ;

R. decreto-legge 6 novembre 1924, n. 1829, riguardante la sistemazione delle linee ferroviarie secondarie delle nuove provincie ;

R. decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2263, concernente la proroga delle disposizioni di cui al R. decreto n. 143 del 28 gennaio 1923, relative alla dispensa dal servizio del personale delle ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 1925, n. 33, riguardante la proroga del termine di cui all'art. 2 del R. decreto 24 febbraio 1924, n. 326, concernente i passaggi a livello incustoditi ;

R. decreto-legge 8 gennaio 1925, n. 34, contenente modificazioni all'art. 82 della legge 7 luglio 1907, n. 429, circa il servizio sanitario delle ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 8 gennaio 1925, n. 170, riguardante il trattamento degli agenti delle ferrovie dello Stato ai quali risulta applicabile il regolamento delle previdenze degli addetti ai pubblici servizi di trasporto ;

R. decreto-legge 8 gennaio 1925, n. 172, contenente la proroga del termine per l'emanazione delle norme relative al passaggio al ministero dei Lavori Pubblici del servizio delle nuove costruzioni ferroviarie ;

R. decreto-legge 5 marzo 1925, n. 342, riguardante l'istituzione e la gestione del servizio rifornimento viveri a pagamento al personale dipendente dal ministero delle Comunicazioni ;

R. decreto-legge 8 marzo 1925, n. 328, relativo all'estensione al personale della categoria A e C della R. Avvocatura Erariale del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, contenente disposizioni per le carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato, per la concessione di biglietti gratuiti di servizio e per l'uso dei compartimenti riservati e delle carrozze salone ;

R. decreto-legge 5 aprile 1925, n. 397, relativo alla attribuzione alla R. Avvocatura Erariale della difesa legale della Amministrazione delle ferrovie anche per le vertenze relative al trasporto ;

R. decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, contenente aggiunte e modificazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato e sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, contenente l'approvazione del regolamento del personale ferroviario con le relative tabelle, delle disposizioni sulle competenze accessorie, nonchè delle piante del personale degli uffici ;

R. decreto-legge 16 aprile 1925, n. 560, contenente disposizioni per alcune categorie di agenti delle ferrovie dello Stato iscritti al fondo pensioni e trovantisi in condizioni speciali ;

R. decreto 1^o maggio 1925, n. 591, contenente provvedimenti per l'applicazione del R. decreto 5 aprile 1925, n. 397 e disposizioni relative al personale della R. Avvocatura Erariale ;

R. decreto-legge 7 maggio 1925, n. 740, riguardante la concessione di agevolazioni di carriera ai ferrovieri ex combattenti muniti di titolo di studio ;

R. decreto-legge 10 maggio 1925, n. 599, contenente modificazioni al R. decreto 31 marzo 1925, n. 486, recanti provvedimenti a favore dei vecchi pensionati ;

R. decreto-legge 11 giugno 1925, n. 1049, contenente modificazioni alla composizione e al funzionamento del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ;

R. decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1174, riguardante il funzionamento della Milizia ferroviaria per la Sicurezza Nazionale.

2. Organi supremi dell'amministrazione. — Durante l'esercizio 1924-25 il funzionamento dell'Amministrazione continuò a svolgersi secondo l'ordinamento fissato dai R. decreti-legge 30 aprile 1924, n. 596, e 22 maggio 1924, n. 868.

Ai detti decreti furono apportate alcune modificazioni col R. decreto Legge 19 luglio 1924, n. 1321, già menzionato nella relazione annuale dell'esercizio 1923-24 e con il quale veniva aggregato al Consiglio d'amministrazione un ufficiale superiore del R. Esercito in rappresentanza del ministero della Guerra.

Altre modificazioni furono inoltre apportate col R. decreto-legge 11 giugno 1925, n. 1049, con il quale veniva aumentato da 3 a 4 il numero dei consiglieri appartenenti alla categoria dei funzionari dello Stato, e veniva precisata la posizione della Segreteria e del Segretario del Consiglio d'amministrazione.

Col 9 giugno 1925 il professore Umberto Ricci diede le dimissioni dalla carica di Consigliere ed al 30 giugno 1925 il suo posto restava ancora scoperto. In tal modo il Consiglio d'amministrazione rimase al 30 giugno 1925 costituito come segue: (1)

Presidente :

S. E. Costanzo CIANO — Ministro per le Comunicazioni.

Consiglieri :

ODDONE gr. uff. ing. Cesare — Direttore generale delle FF. SS.,

FABRIS gr. uff. ing. Abdelcader,

FIORI gr. uff. ing. Felice,

in rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria di Stato ;

(1) Col 15 luglio 1925 fu nominato il gr. uff. avv. Carlo Dezza, Capo Servizio Principale delle ferrovie dello Stato, nel nuovo posto assegnato ai funzionari dello Stato, e col 29 luglio 1925 fu nominato il comm. prof. Federico Flora al posto lasciato vacante dal prof. Ricci.

CAMBI gr. uff. dott. Ettore – in rappresentanza del ministero delle Finanze ;
 PAOLETTI gr. uff. avv. Angelo – in rappresentanza dell'Avvocatura Generale
 Erariale ;

ROCCO cav. gr. cr. ing. Alberto – in rappresentanza del ministero dei Lavori
 Pubblici ;

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

FORGES DAVANZATI comm. ing. Arturo,

SINIGALIA gr. uff. Girolamo,

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

SCARELLI Comm. ing. Cesare – in rappresentanza del ministero della Guerra.

Segretario :

ANZALDI comm. ing. Francesco – Ispettore capo superiore delle ferrovie
 dello Stato.

In seno al Consiglio funzionarono distinte commissioni per il preliminare esame
 degli affari più importanti in materia di forniture, personale, progetti e lavori, spese
 e bilanci, tariffe e affari legali.

Il Consiglio durante l'esercizio 1924-25 tenne 88 adunanze ed esaminò 2.607
 proposte. Di queste 2.464 riportarono parere favorevole, 98 furono rinviate con
 invito di modificazioni e 45 furono respinte.

Le 2.464 proposte che riportarono parere favorevole riguardavano :

- N. 852 affari di personale ;
- » 591 lavori ;
- » 10 forniture di materiale rotabile ;
- » 437 provviste in genere ;
- » 14 riduzione di tariffe ;
- » 2 concessioni speciali relative a determinati trasporti ;
- » 558 argomenti vari.

Durante l'anno furono sottoposti 1.570 contratti al Consiglio, il quale ne
 approvò 1.542 e ne respinse 28.

Particolare cura fu portata dal Consiglio nel disciplinare gli approvvigiona-
 menti dell'amministrazione ferroviaria, ed in questo campo dettò norme per la
 formazione di fabbisogni preventivi annuali di materiali e per la esecuzione
 graduale dei loro acquisti.

Per stabilizzare infine il bilancio dell'esercizio, in relazione, sia ai migliona-
 menti organici da accordare al personale, sia ai preveduti aggravii delle spese
 accessorie per lo svolgimento di un razionale programma di opere patrimoniali,
 il Consiglio ritenne indispensabile un aumento generale delle tariffe per il tra-

sporto delle persone e delle cose, aumento che ebbe luogo con il R. decreto 6 aprile 1925, n. 372.

In relazione poi ad antichi bisogni dell'esercizio ed al rilevante incremento dei traffici, il Consiglio concretò un fabbisogno di larga massima di lavori e provviste in conto patrimoniale per il decennio 1° luglio 1924 - 30 giugno 1934, presentando al ministero delle Finanze, il 13 marzo 1925, il progetto correlativo di finanziamento.

3. Riforme nei servizi. — Nello stesso esercizio due modificazioni di notevole importanza si verificarono nella compagine dell'Amministrazione per il passaggio delle costruzioni al ministero dei Lavori Pubblici e per quello dell'ufficio Legale alla Avvocatura Generale Erariale.

Nella relazione annuale relativa al precedente esercizio 1923-24 fu già fatto cenno del R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596, il quale, istituendo il ministero delle Comunicazioni, disponeva il temporaneo passaggio delle nuove costruzioni ferroviarie alla dipendenza del ministero dei Lavori Pubblici.

Tale passaggio avvenne il 21 luglio 1924 colle norme fissate del R. decreto legge 4 agosto 1924, n. 1256. In base a questo decreto, il personale della Direzione generale delle ferrovie dello Stato che faceva parte prima del 30 aprile 1924 degli uffici di costruzione delle nuove linee ferroviarie e che alla data del 20 luglio risultava assegnato all'ufficio 4° del servizio Lavori e Costruzioni, ed agli uffici locali delle costruzioni, passò alla dipendenza del ministero dei Lavori Pubblici (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili), conservando il trattamento giuridico ed economico dell'Amministrazione da cui proveniva.

Il ministero dei Lavori Pubblici subentrò quindi a tutti gli effetti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'osservanza dell'esecuzione dei contratti e convenzioni in corso per lavori provviste ecc., relativi alle costruzioni di nuove linee ferroviarie.

Per quanto riguarda l'ufficio Legale si ricorda che pure nella relazione annuale del precedente esercizio si era esposto come in base al R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2828, erano state affidate alla R. Avvocatura Erariale gli affari litigiosi interessanti l'Amministrazione ferroviaria tranne quelli derivanti dai trasporti. E fu appunto in dipendenza di tale decreto che venne soppresso l'ufficio centrale del Contenzioso e vennero istituiti invece l'ufficio centrale Legale ed i dipendenti Ispettorati compartimentali.

In seguito però, in base al nuovo R. decreto-legge, 5 aprile 1925 è stata attribuita alla R. Avvocatura Erariale, a decorrere dal 1° luglio 1925, la difesa legale dell'Amministrazione ferroviaria anche per le vertenze relative al trasporto di persone e di cose.

Con tale provvedimento, che portò alla soppressione dell'ufficio centrale Legale e dei dipendenti Ispettorati, l'Amministrazione ferroviaria è stata completamente sollevata dalla trattazione di ogni vertenza di carattere litigioso, ad eccezione, in linea di massima, delle cause relative al contratto di trasporto innanzi alle Preture e agli uffici di Conciliazione.

Col successivo R. decreto 1º maggio 1925, n. 591, furono poi emanati provvedimenti per l'applicazione del decreto suddetto specialmente riguardo al passaggio di funzionari del soppresso ufficio centrale Legale alle R. Avvocatura Erariale e vennero conseguentemente modificate le piante organiche del personale delle ferrovie dello Stato.

4. **Provvedimenti diversi d'indole generale.** — In previsione dell'Anno Santo, con decreto di S. E. il Ministro delle Comunicazioni, in data 3 ottobre 1924, n. 779, fu costituito un Comitato per l'ordine, il coordinamento e l'attuazione delle provvidenze necessarie in materia di comunicazioni, affidandone la presidenza a S. E. il prof. Panunzio, Sottosegretario di Stato per le Ferrovie, e facendovi partecipare i Capi dei servizi dell'esercizio ferroviario, quelli delle Poste e Telegrafi, quelli della Marina Mercantile e delle ferrovie Secondarie, il Segretario generale del Comune di Roma, il Direttore generale dell'« Enit », nonché due rappresentanti del Comitato centrale Vaticano.

Alla dipendenza di tale organo collegiale è stato costituito, presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, un piccolo ufficio provvisorio con incarico di curare l'immediata esecuzione delle deliberazioni del Comitato e di agevolare in tutti i modi possibili la solenne manifestazione della cristianità non solo nei servizi statali, ma anche in quelli comunali e di private amministrazioni.

* *

Col R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 1686, sono state determinate le norme pel funzionamento della Milizia ferroviaria per la Sicurezza Nazionale, che tanti preziosi servizi aveva già reso fin dall'inizio della sua formazione, all'Amministrazione ferroviaria.

Tali norme furono poi meglio precisate dal successivo R. decreto-legge 14 giugno 1924, n. 1174.

In dipendenza di tali disposizioni, la Milizia ferroviaria che, come specialità della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, è venuta a far parte delle forze armate dello Stato, ha ricevuto una propria struttura organica con un comando permanente di gruppo di legioni ferroviarie e 14 comandi permanenti di legione.

Con i suddetti decreti sono stati definiti i compiti di servizio della Milizia in rapporto alle Autorità di Pubblica Sicurezza ed è stata regolata l'equiparazione dei gradi della Milizia alle qualifiche ferroviarie rivestite dai singoli appartenenti alla Milizia stessa, e circa le ammissioni fu disposto che ufficiali e militi fossero tratti esclusivamente, a loro domanda, dai funzionari ed agenti delle ferrovie dello Stato in possesso dei voluti requisiti, ad eccezione del Comandante il gruppo legioni e degli Ufficiali dello Stato Maggiore del gruppo, i quali potevano anche essere tratti dai quadri della Milizia ordinaria.

Con lo stesso decreto del 14 giugno 1925 fu infine stabilito che tutte le spese per il funzionamento della Milizia ferroviaria dovevano essere a carico del ministero delle Comunicazioni, sul bilancio dell'azienda ferroviaria.

* * *

Il R. decreto-legge 8 gennaio 1925, n. 34, dopo avere specificato che il personale medico alla dipendenza del relativo ufficio centrale sanitario compie le funzioni di assistenza, di vigilanza igienica, di consulenza, di accertamento della idoneità fisica del personale e di ispezione, fissò il principio che i medici di riparto, i consulenti, gli specialisti ed i medici aiuti non dovevano avere la qualità di impiegati e stabilì inoltre che la designazione dei medici di riparto doveva essere fatta da una speciale Commissione costituita con le norme di apposito regolamento.

* * *

Col R. decreto legge 19 luglio 1924, n. 1243, fu sanzionato che le ferrovie comprese nel territorio della città di Fiume venivano a far parte della rete delle ferrovie dello Stato.

A partire dall'esercizio finanziario 1924-25 anche per le dette ferrovie, come era già stato disposto per tutte le altre delle nuove provincie, gli introiti e le spese delle linee e degli impianti ferroviari sono stati iscritti nel bilancio dell'azienda ferroviaria di Stato, restando unificata la gestione delle linee e degli impianti ferroviari stessi con quelli delle linee formanti la rete esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

5. **Partecipazione a consessi internazionali, conferenze, commissioni, ecc. —**

Dal 22 giugno al 4 luglio 1925 ebbe luogo a Londra il decimo Congresso a cura dell'Associazione internazionale del Congresso delle ferrovie che ha sede a Bruxelles. L'Amministrazione vi partecipò con i propri tre funzionari che sono membri della Commissione permanente del Sodalizio, con tre relatori e dieci delegati. Ai relatori

delle ferrovie dello Stato erano affidate tre fra le più importanti questioni comprese nel programma, vale a dire : *giornata delle otto ore, depositi locomotive, segnali fissi della linea*. Ma l'interessamento e il contributo dei nostri rappresentanti si estese a tutte le altre questioni ed in particolare a quelle concernenti *passaggi a livello, locomotive elettriche a grande velocità, dispatching System, statistiche dell'esercizio*.

L'Amministrazione italiana volle inoltre partecipare alla mostra retrospettiva delle ferrovie, che si è tenuta a Londra, inviandovi una raccolta di fotografie d'interesse storico delle ferrovie italiane.

Nel mese di maggio 1925 le cinque Commissioni dell'Unione internazionale delle ferrovie (U. I. C.) tennero la loro riunione annuale a Monaco di Baviera, e l'Amministrazione vi prese parte a mezzo dei propri rappresentanti, dopo aver contribuito ai lavori preparatori in base agli impegni già assunti.

L'Amministrazione inoltre partecipò in rappresentanza della predetta U. I. C. ed in unione alle ferrovie francesi e svizzere, alle due riunioni della Commissione permanente del Comitato internazionale delle comunicazioni telefoniche a grande distanza, che furono tenute nel novembre 1924 e nel giugno 1925 a Parigi per lo studio della questione della protezione delle linee telefoniche dall'azione perturbatrice causata dalle linee di trasporto dell'energia elettrica ad alta tensione.

Fu inviata una rappresentanza di funzionari specialisti al Congresso degli ingegneri tedeschi, tenutosi a Berlino nel settembre 1924, alle Conferenze degli orari e dei servizi di carrozze internazionali che ebbero luogo a Napoli nel novembre dello stesso anno, al Congresso della Società Italiana per il progresso delle scienze tenutosi a Pavia nel maggio 1925, al Congresso d'igiene del giugno 1925 in Sardegna, al primo Congresso turistico delle tre Venezie, tenutosi pure nel giugno 1925 a Padova ed a Venezia.

I servizi internazionali viaggiatori e merci furono regolati in base ad accordi diretti con le Amministrazioni ferroviarie estere interessate, per mezzo di numerose conferenze, alle quali l'Amministrazione prese parte attiva ed efficace.

Approvato dall'apposita Commissione di Vienna, come è cenno nella precedente relazione, il progetto di ripartizione del materiale rotabile ferroviario ex austro ungarico, in applicazione dell'art. 318 del trattato di pace di S. Germain, l'Amministrazione si è attivamente adoperata per regolare le numerose e complesse questioni relative a consegne di materiale rotabile da parte degli Stati successori dell'ex Impero Austro Ungarico.

6. Propaganda turistica. Partecipazioni ad esposizioni, ecc. — La propaganda turistica, svolta a mezzo dell'«Enit» in base all'apposita convenzione vigente, è stata intensificata per l'avvento dell'Anno Giubilare, contribuendo efficacemente a di-

sperdere impressioni e voci allarmistiche astutamente sparse da centri turistici concorrenti.

Le numerose pubblicazioni turistiche nell'Italia, nelle quali le ferrovie dello Stato figurano come coeditrici, distribuite nel Paese dai 18 uffici di viaggi e turismo dell'« Enit » ed all'Estero da ben 31 uffici, completano l'opera di penetrazione fatta da quegli uffici negli ambienti dove si organizzano viaggi collettivi e individuali.

L'Amministrazione ferroviaria con la gestione delle case economiche, il fondo pensioni e sussidi, l'opera di previdenza, la fondazione Elena di Savoia e la gestione mutui, le cooperative edilizie costituite fra ferrovieri, le cooperative di consumo e di credito ferroviario e tutte le altre istituzioni ricreative e culturali sorte fra gli agenti, hanno partecipato alla Esposizione Internazionale della cooperazione e delle opere sociali, tenutasi a Gand nel giugno-settembre 1924.

Il successo riportato in tale Esposizione è stato lusinghiero, ed è stato confermato dalla assegnazione a tutti gli Enti partecipanti di importanti premi e dal conferimento alla Amministrazione ferroviaria del Diploma di Gran Premio.

L'Amministrazione partecipò all'esposizione di chimica, che ebbe luogo a Torino nell'aprile 1925, conseguendo la massima ricompensa, e prese parte inoltre con materiale proprio di elettro trazione all'Esposizione Internazionale del carbone bianco e del turismo a Grenoble — maggio-ottobre 1925 — pubblicando per l'occasione un opuscolo in lingua italiana e francese sulla trazione elettrica in Italia.

Ha pure figurato nella stessa esposizione unitamente all'« Enit » nel padiglione italiano del turismo in due sezioni: turismo e trasporti a trazione elettrica.

L'Amministrazione ha inoltre appoggiato e patrocinato l'iniziativa dell'« Enit », del T. C. I. e della Federazione Italiana dei consorzi agrari tendenti a riprendere, in occasione dell'Anno Santo, la serie dei concorsi per l'abbellimento delle stazioni, a cominciare dalle linee che dalle frontiere portano a Roma.

La gara, alla quale hanno partecipato ben 315 stazioni, si va svolgendo con pieno successo, mercè gli aiuti di ogni specie dati dalle cattedre ambulanti di agricoltura, dai municipi e da numerosi enti e pro-loco, ottenendo miglioramenti notevoli e permanenti della sede ferroviaria.

7. Iniziative collettive del personale ferroviario. — In occasione delle cerimonie indette in Inghilterra per la celebrazione della prima ferrovia aperta al servizio pubblico fra Stokton e Darlington, i ferrovieri italiani, sia dell'Amministrazione dello Stato sia delle linee concesse all'industria privata, vollero contribuire in modo tangibile alla apoteosi di Giorgio Stephenson con una grande

ed artistica targa di bronzo, che fu consegnata ai colleghi inglesi il giorno 3 luglio 1925 a Darlington.

L'Amministrazione ferroviaria, pur lasciando a questa iniziativa il carattere individuale col quale era sorta, volle naturalmente appoggiarla nel miglior modo possibile, e lo stesso fece riguardo all'altra importante iniziativa che il personale stesso volle prendere, per partecipare alle onoranze tributate da tutti gli italiani al nostro augusto Sovrano nella ricorrenza del Suo XXV anniversario del Regno.

A queste onoranze i ferrovieri dello Stato parteciparono con vero entusiasmo, raccogliendo le loro firme in tre ricchi album che furono offerti in omaggio a S. M. il Re il giorno 5 giugno 1925 e contribuirono con oblazioni, che raggiunsero la cospicua somma di 520.000 lire, a costituire un fondo per la nuova « Fondazione Vittorio Emanuele III di Savoia per colonie marine e climatiche ai figli ed orfani di ferrovieri dello Stato ».

CAPO II.

RISULTATI FINANZIARI.

1. **Avvertenze.** — Le entrate e le spese al netto nell'anno finanziario 1924-25 emergono dal bilancio consuntivo (allegato n. 15) della gestione. A differenza di quanto si è praticato nei precedenti esercizi, i risultati concernenti la rete principale comprendono anche quelli delle ferrovie Sarde e delle linee oltre i vecchi confini, mentre continuano ad essere tenuti in separata evidenza i risultati delle gestioni *ferry-boats* attraverso lo stretto di Messina, delle ferrovie secondarie della Sicilia e dell'esercizio Navigazione.

La presente esposizione si riferisce, quando non è diversamente indicato, al complesso delle gestioni suddette.

2. **Dati e raffronti generali.** — Con l'anno finanziario 1924-25 non solo si è chiusa la serie dei disavanzi verificatisi nei precedenti esercizi, ma si è realizzato un avanzo di circa 176 milioni. Infatti, mentre i prodotti sono aumentati, come è indicato nello specchio qui appresso, di oltre 657 milioni, le spese sono aumentate di appena 70 milioni circa in confronto a quelle dello scorso esercizio. Se poi si tiene conto che nelle spese sono state comprese lire 28.513.794,32 (contro lire 184.932,98 dello scorso esercizio) per versamento al fondo di riserva per le spese impreviste, l'aumento di spesa si riduce a soli 41 milioni.

	1924-25 — lire	1923-24 — lire	differenze rispetto al 1923-24
Entrate	4.302.055.691,32	3.644.528.014,72 (1)	+ 657.527.676,60
Spese	4.126.264.652,79	4.056.613.125,93 (1)	+ 69.651.526,86
Differenza	+ 175.791.038,53	— 412.085.111,21	+ 587.876.149,74

(1) Queste cifre risultano inferiori di circa 20 milioni a quelle che si ricavano dalla relazione per l'esercizio 1923-24, perchè nella medesima i dati riguardanti le nuove provincie figuravano al lordo, mentre nella presente relazione, per ragioni di omogeneità con i dati riguardanti la rete principale, sono ridotti al netto.

Distinguendo la gestione della rete principale dalle altre sopra ricordate, si hanno i risultati qui appresso indicati :

	ESERCIZIO		Differenze rispetto all'esercizio 1923-24
	1924-25	1923-24	
(milioni)			
<i>Rete principale (1).</i>			
Entrate	4.201,46	3.610,26	+ 651,20
Spese	4.047,09	3.987,68	+ 59,41
Differenza	+ 214,37	- 377,42	+ 591,79
<i>Stretto di Messina.</i>			
Entrate	8,98	7,42	+ 1,56
Spese	9,35	8,97	+ 0,38
Differenza	- 0,37	- 1,55	+ 1,18
<i>Ferrovie secondarie sicule.</i>			
Entrate	10,10	6,97	+ 3,13
Spese	31,64	25,05	+ 6,59
Differenza	- 21,54	- 18,08	+ 3,46
<i>Navigazione.</i>			
Entrate	21,51	19,87	+ 1,64
Spese	38,18	34,91	+ 3,27
Differenza	- 16,67	- 15,04	+ 1,63
<small>(1) Compresa le linee a scartamento ridotto oltre i vecchi confini (Trieste-Parcuzo, Trento-Malé, Orù-Predazzo, Chiusa-Plan Val Gardena).</small>			

ENTRATE.

3. **Titoli delle entrate e loro raffronto.** — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1924-25 e 1923-24 risultano, nei loro valori assoluti, dallo specchio seguente :

	1924-25 — lire	1923-24 — lire	Differenze rispetto al 1923-24
Prodotti del traffico	4.080.764.607,87	3.448.747.418,46	+ 632.017.189,41
Introiti fuori traffico	171.407.948,97	155.725.973,91	+ 15.681.975,06
Entrate eventuali	28.368.652,81	20.192.627,37	+ 8.176.025,44
Entrate della navigazione . . .	21.514.481,67	19.861.994,98	+ 1.652.486,69
Totale	4.302.055.691,32	3.644.528.014,72	+ 657.527.676,60

4. **Prodotti del traffico.** — I prodotti del traffico, che nel 1923-24 ammontarono a milioni 3.448,7, salirono nel 1924-25 a milioni 4.080,7, con un complessivo aumento di milioni 632, dovuto prevalentemente ad incremento di traffico e in parte anche agli aumenti di tariffa disposti coi RR. Decreti 24 settembre 1923, n. 2123, e 6 aprile 1925, n. 372.

Per quanto concerne la gestione dei viaggiatori e bagagli, l'aumento è stato di milioni 157 e ad esso hanno contribuito oltre le cause generali suindicate, il particolare movimento dipendente dall'Anno Santo.

I maggiori prodotti per le merci sono stati di milioni 475.

I proventi delle singole gestioni nei prodotti del traffico così variarono dal 1923-24 al 1924-25 :

	1924-25 — lire	1923-24 — lire	Differenze rispetto al 1923-24
Viaggiatori	1.415.706.716,63	1.261.289.128,39	+ 154.417.588,24
Bagagli e cani	56.499.060,11	53.420.440,31	+ 3.078.619,80
Merci a grande velocità	509.948.416,54	408.667.381,37	+ 101.281.035,17
Merci a piccola velocità	2.098.610.414,59	1.725.370.468,39	+ 373.239.946,20
Totale	4.080.764.607,87	3.448.747.418,46	+ 632.017.189,41

5. **Prodotti del traffico per unità di lunghezza e di traffico :**

PRODOTTI	1924-25 — lire	1923-24 — lire
per km. di lunghezza media esercitata	247.443,73	216.057,71
per treno-km.	32,13	30,62
per asse-km.	0,83	0,80

6. **Introiti fuori traffico.** — Gli introiti fuori traffico, che nel 1923-1924 sommarono a L. 155.725.972,91, nel 1924-25 aumentarono a L. 171.407.948,97: l'aumento dipende dai maggiori utili di magazzino, dal nolo di materiali diversi, nonché da maggiori proventi per redditi patrimoniali.

7. **Entrate eventuali.** — Le entrate eventuali, che nel 1923-24 ammontarono a L. 20.192.627,37, nel 1924-25 risultarono di L. 28.368.652,81, con un aumento di L. 8.176.025,44 dovuto a cause diverse, in massima parte di carattere puramente occasionale.

SPESE.

8. **Titoli di spese e loro raffronto.** — I tre titoli di spese della parte ordinaria del bilancio, cioè ordinarie, complementari e accessorie, risultano per 1924-25 rispetto a quelle del 1923-24 dal seguente prospetto :

	1924-25 — lire	1923-24 — lire	Differenze rispetto al 1923-24
Spese ordinarie della rete ferrov.	3.617.377.447,98	3.685.438.843,32	— 68.061.395,34
» » della navigazione	36.332.422,25	33.157.616,59	+ 3.174.805,66
Spese complementari	167.517.973,67	131.444.831,34	+ 36.073.142,33
Spese accessorie	305.036.808,89	206.571.834,68	+ 98.464.974,21
Totale . . .	4.126.264.652,79	4.056.613.125,93	+ 69.651.526,86

9. **Spese del personale addetto all'esercizio.** — Le spese ordinarie nette del personale addetto all'esercizio (stipendi, paghe, e competenze accessorie) e contabilizzate in bilancio sotto tale titolo, escluse quindi le spese generali, ammontarono nell'esercizio 1924-25 a milioni 1.734,51, con un aumento di milioni 38,94 rispetto all'esercizio precedente.

Detta somma non comprende quella del personale operaio delle officine, dei cantieri, delle squadre di rialzo (gestione officine), la cui mano d'opera grava in bilancio sul costo delle rispettive produzioni. Essa è così ripartita : milioni 1.714,02 per la rete principale e lo stretto di Messina ; milioni 14.61 per la rete secondaria Sicula ; milioni 5.88 per la Navigazione.

La spesa lorda poi, relativa al complesso del personale addetto all'esercizio per tutta la rete a scartamento ordinario e ridotto (compresa quindi la gestione delle officine, ma esclusa la navigazione), ammontò a milioni 1.991.70, con un aumento di milioni 68.36 rispetto all'esercizio precedente. L'aumento è dovuto prevalentemente ai miglioramenti concessi al personale, con R. decreto 7 aprile 1925, n. 405 (vedi Capo III, pag. 22).

10. Spese di combustibile per la locomozione. — La spesa lorda per il combustibile consumato nella locomozione a vapore, per tutti i servizi cui il bilancio si riferisce (compresi quindi anche i servizi di navigazione), risulta nell'esercizio 1924-25 di L. 544.822.017,16 di fronte a L. 534.534.531,89 relative all'esercizio precedente, con un aumento di milioni 10.287.

Per l'esercizio a vapore delle linee ferroviarie a scartamento normale di tutta la rete (vedi alleg. n. 27) si è incontrata una spesa di L. 524.024.946 corrispondente ad un consumo di tonn. 2.949.097 al prezzo medio L. 177,69 la tonnellata, di fronte ad una spesa complessiva di L. 512.880,795, ad un consumo di tonn. 2.618,158, e ad un prezzo medio di L. 195,89 la tonn. dell'esercizio precedente. La maggiore spesa di circa 11 milioni incontrata nel 1914-25, rispetto all'anno precedente, dipende dal maggior consumo di carbone il quale, a sua volta, è conseguenza dell'aumento di lavoro, essendosi i consumi unitari del 1924-25 (per tonn. km. virtuale rimorchiata) mantenuti quasi uguali a quelli dell'esercizio precedente.

11. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — In seguito al graduale riassetto del parco del materiale rotabile, si è potuto realizzare una non indifferente economia (circa 65 milioni) nella relativa spesa di manutenzione, che è stata di L. 587.392.920,63, contro 652,672,814,35 sostenuta nell'esercizio precedente.

12. Altre spese ordinarie. — Fra le altre più interessanti spese ordinarie, sono da segnalare quelle denominate « forniture, spese ed acquisti » in conto esercizio, le quali senza quelle relative ai materiali contabilizzati sotto le voci « riparazioni dei rotabili » e « manutenzione delle linee » e senza quelle del combustibile per la locomozione, di cui si è detto a parte, ammontarono a milioni 175.31, con un aumento di milioni 25.98 rispetto all'esercizio precedente.

Sono ancora da segnalare: le spese per la manutenzione ordinaria delle linee e degli impianti di elettrificazione, le quali asciesero a milioni 143,89 con un aumento di milioni 22.96; le spese generali, che ammontarono a milioni 439.47 di cui 304,93 per contributo al fondo pensioni e sussidi, 89,33 per contributi, assegni ed indennità diverse al personale, e milioni 45.21 per spese diverse ed eventuali, con una diminuzione complessiva di milioni 79.72 rispetto all'esercizio precedente; le spese infine per indennizzi relativi ai trasporti di merci ammontanti a milioni 13.81, con una ulteriore rilevante diminuzione di milioni 19.38 dovuta alla sempre maggiore regolarità nel servizio dei trasporti stessi.

13. **Spese complementari.** — Nel prospetto che segue sono indicate, per l'anno 1924-25 e per la rete ferroviaria principale, escluse le ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia, gli assegni di bilancio per le spese complementari, i ricavi di materiali e le somme pagate in conto di dette spese.

Come si è praticato negli anni precedenti, il prospetto porta anche l'indicazione delle cifre corrispondenti pel periodo 1° Luglio 1905 - 30 Giugno 1924, le quali, è bene avvertire, sono esposte per l'importo effettivo iscritto a suo tempo nei singoli esercizi, senza alcun ragguglio al valore attuale della moneta.

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiali	Totale	Somme pagate
<i>Manutenzione straordinaria:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1924	225.111.095, 17	1.938.993, 97	227.050.089, 14	226.653.045, 01
Anno 1924-25	27.500.000, —	1.047.125, 29	28.547.125, 29	21.535.965, 70
Totale	252.611.095, 17	2.986.119, 26	255.597.214, 43	248.189.010, 71
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1924	162.697.000, —	85.010.689, 93	247.707.689, 93	226.970.746, 69
Anno 1924-25	36.600.000, —	5.284.629, —	41.884.629, —	38.165.687, 42
Totale	199.297.000, —	90.295.318, 93	289.592.318, 93	265.136.434, 11
<i>Rinnovamento del materiale rotabile:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1924	581.610.000, —	90.542.916, 13	672.152.916, 13	672.152.916, 13
Anno 1924-25	100.000.000, —	49.057.709, 10	149.057.709, 10	149.057.709, 10
Totale	681.610.000, —	139.600.625, 23	821.210.625, 23	821.210.625, 23

Si ebbe nel 1924-25 una maggiore assegnazione complessiva di L. 34.665.168,66 risultante dalle seguenti differenze:

per manutenzione straordinaria + L. 6.365.168,66
per rinnovamento della parte metallica dell'armamento + » 7.800.000,00
per rinnovamento del materiale rotabile + » 20.500.000,00

Per quanto riguarda la manutenzione straordinaria, l'assegno di bilancio stabilito nel 1924-25, in misura molto superiore al minimo fissato dalla legge organica (che sarebbe di quattro milioni e mezzo circa in ragione di L. 270 per

km. esercitato) presenta sul corrispondente assegno dell'anno precedente, il detto aumento di 6 milioni e mezzo circa in relazione alle maggiori necessità di lavori che si prevedeva di dover eseguire per riparare e prevenire danni di forza maggiore.

Per quanto riguarda gli aumenti degli assegni per rinnovamento dell'armamento e per rinnovamento del materiale rotabile, essi dipendono dagli accresciuti prodotti del traffico ai quali gli assegni stessi sono commisurati in base alle disposizioni di legge (per il rinnovamento dell'armamento L. 240 per km. esercitato più il 0,80 % dei prodotti e per il materiale rotabile il 2,50 % dei prodotti).

Al 30 giugno 1925 rimane, per la manutenzione straordinaria, un residuo disponibile di L. 7.408.203,72 e per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento un residuo di L. 24.455.884,82.

La somma attribuita al rinnovamento dei rotabili dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925 ammontò a circa milioni 828, mentre nello stesso periodo vennero demoliti e alienati rotabili per un valore inventariale di milioni 379.195.061,58.

14. Spese accessorie. — Le spese accessorie nel 1924-25 presentano, in confronto a quelle dell'anno precedente, un aumento di milioni 98,5 costituite principalmente da un maggiore reintegro al fondo di riserva per milioni 28, da un maggior contributo per riduzione di tariffa dipendente da motivi di interesse generale per 12 milioni, da un maggior carico di interessi ed ammortamento di spese patrimoniali per 59 milioni e da una minore spesa di milioni 0,5 per restituzione di multe.

15. Spese di esercizio per unità di lunghezza e di traffico:

S P E S E	1924-25 lire	1923-24 lire
per km. di lunghezza media esercitata	231.706,30	233.103,91
per treno-km.	30,08	33,03
per asse-km.	0,78	0,86

16. Coefficiente di esercizio e formazione dell'avanzo. — Dalla tabella qui appresso appare la variazione avutasi rispetto al 1923-24 nel rapporto percentuale fra le spese d'esercizio (ordinarie e complementari) e le entrate pure d'esercizio, cioè nel coefficiente d'esercizio.

È da rilevare la continua diminuzione di questo coefficiente, che è disceso da 105,87 e 88,90, il che dimostra come si sia assicurata al bilancio una situazione di equilibrio normale.

Nella tabella stessa sono anche specificati i proventi e gli oneri dell'esercizio ferroviario propriamente detto o ad esso estranei, in base ai quali è calcolato l'ammontare del versamento al Tesoro dell'avanzo di tutta la gestione.

		1924-25	1923-24	
		Lire	Lire	
Entrate di esercizio.				
1	Prodotti del traffico (a)	4.080.764.607, 87	3.448.747.418, 46	
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa	171.407.948, 97	155.725.973, 91	
3	Totale	4.252.172.556, 84	3.604.473.392, 37	
Spese di esercizio.				
4	Ordinarie (a)	3.617.377.447, 98	3.685.438.843, 32	
5	Complementari (b).	166.857.973, 67	130.784.831, 34	
6	Totale	3.784.235.421, 65	3.816.223.674, 66	
7	Residuo dell'esercizio (3-6)	467.937.135, 19	—	
8	Disavanzo dell'esercizio (6-3)	—	211.750.282, 29	
9	Coefficiente d'esercizio ($\frac{6}{3}$)	88,90 %	105,87 %	
Spese accessorie.				
10	Interessi e ammortamenti pagati al tesoro (c)	233.847.008, 21	175.238.514, 67	
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi	129.615, 22	145.694, 97	
12	Concorso nelle spese per elettrificazione linee	4.268.378, 16	4.221.681, 66	
13	Versamenti alla riserva	28.513.794, 32	16.800.000, —	
14	Corte dei conti	120.000, —	120.000, —	
15	Noleggjo di carri	—	5.686, 62	
16	Totale	266.878.795, 91	196.531.577, 92	
17	Avanzo (7-16)	201.058.339, 28	—	
18	Disavanzo (16+8)	—	408.281.860, 21	
Formazione dei versamenti fatti al tesoro o delle sovvenzioni avute.				
19	Proventi	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	201.058.339, 28	—
20		da entrate eventuali	28.368.652, 81	20.192.627, 37
21		da prelevamenti dalla riserva	—	16.615.067, 04
22		dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	48.917, 96	154.435, 92
23	Totale	229.475.910, 05	36.962.130, 33	
24	Oneri	disavanzo dell'esercizio ferroviario	—	408.281.860, 21
25		contributo per riduzioni tariffe	35.500.000, —	23.500.000, —
26		contributi alle spese per miglorie	—	—
27		restituzione multe ai fornitori	1.379.231, 59	1.875.827, 23
28		disavanzo dell'esercizio di navigazione libera	—	—
29	insufficienza sovvenzione per la navigazione con le isole	16.805.639, 93	15.389.554, 10	
30	Totale	53.684.871, 52	449.047.241, 54	
31	Versamento al tesoro (23-30)	175.791.038, 53	—	
32	Sovvenzione del tesoro (30-23)	—	412.085.111, 21	

Le cifre relative all'esercizio 1923-24 sono state integrate delle entrate e delle spese riguardanti la Venezia Giulia e Tridentina.

(a) Incluso l'importo della quota del 6% a favore dell'opera di previdenza.

(b) Dalle spese complementari sono state dedotte quelle riguardanti il rinnovamento di piroscafi.

(c) Dagli interessi ed ammortamenti pagati al tesoro è stato dedotto l'ammontare di quelli pagati per l'esercizio di navigazione con le isole in L. 1.278.781,39.

17. **Spese straordinarie.** — L'allegato N. 19 indica le somme autorizzate coi vari provvedimenti legislativi per le spese straordinarie, ossia quelle che si riferiscono a lavori e provviste per l'incremento della consistenza patrimoniale ferroviaria.

Dette somme ammontarono al 30 giugno 1925 a lire 7.217.482.981,27.

Gli impegni assunti dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925 (allegato N. 20) ammontano a L. 6.999.635.094,15 e le somme pagate a L. 5.419.324.513,76, cui si provvide nella massima parte con i fondi forniti dal Tesoro per i quali il bilancio ferroviario è gravato di interessi e ammortamenti.

Alla fine dell'anno finanziario 1924-25 rimaneva disponibile per nuovi impegni, da assumersi negli anni successivi, la somma di L. 217.847.887,12, la quale però era costituita quasi interamente da disponibilità sul fondo di 260 milioni autorizzato per il completamento dei nuovi impianti della stazione di Milano.

Gli allegati N. 21 e 22 dimostrano la consistenza patrimoniale dei materiali di scorta dei magazzini ed il valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e di esercizio.

18. **Bilancio patrimoniale.** — L'allegato n. 14 espone il bilancio generale dell'Azienda al 30 giugno 1925.

Il bilancio patrimoniale è stato integrato del valore delle linee della Venezia Giulia e Trentina al momento dell'occupazione, nonché dell'importo dei lavori patrimoniali successivamente eseguiti sulle linee stesse. Si è tenuto pure conto, agli effetti di una più completa rappresentazione del patrimonio in consegna all'Amministrazione, dei lavori eseguiti in conseguenza della guerra, nonché del materiale d'esercizio dei Magazzini Generali di Fiume passati in esercizio alle ferrovie.

CAPO III.

PERSONALE.

1. **Consistenza al 30 giugno 1925.** — Al 30 giugno 1924, in seguito ai vari provvedimenti intesi a risanare l'azienda delle ferrovie dello Stato, il quantitativo del personale era stato ridotto a

175.645	agenti complessivamente :
di cui 170.211	addetti all'esercizio di tutta la Rete a scartamento ordinario e delle linee a scartamento ridotto delle nuove provincie ;
1.505	addetti all'esercizio delle ferrovie secondarie sicule ;
748	addetti all'esercizio di navigazione ;
3.181	non addetti all'esercizio (e cioè addetti alle costruzioni ed ai lavori in conto patrimoniale).

Tale quantitativo andò ancora diminuendo nei primi mesi dell'esercizio 1924-25, toccando il valore minimo nel mese di settembre 1924 con 173.265 agenti. Dopo quella data però, per far fronte all'eccezionale sviluppo del traffico che si era improvvisamente delineato, fu necessario di aumentare nuovamente il personale, assumendo avventizi straordinari, che successivamente si potranno eliminare (1) col migliore assetto delle dotazioni e dei turni alle nuove condizioni del servizio.

Per le suddette circostanze, la consistenza numerica del personale, con vari oscillazioni, raggiunse al 30 giugno 1925 il valore di

178.039	agenti complessivamente :
di cui 173.547	della Rete principale (comprese le nuove provincie) ;
1.486	delle secondarie sicule ;
836	della navigazione ;
2.170	non addetti all'esercizio.

Nel quantitativo di 173.547 agenti addetti all'esercizio della rete principale sono compresi 408 agenti della ex gestione delle ferrovie fiumane, che non erano stati compresi nella situazione al 30 giugno 1924.

(1) L'eliminazione accennata ebbe di fatto notevole sviluppo fin dai primi mesi dell'esercizio 1925-26, tanto che al 31 ottobre 1925 la consistenza numerica del personale era ridotta da 178.039 a 175.261 agenti.

La diminuzione da 3181 a 2170 agenti verificatasi nel quantitativo del personale non addetto all'esercizio dipende dal passaggio del personale delle Costruzioni al ministero dei Lavori Pubblici, avvenuto il 21 luglio 1924.

Nel quantitativo complessivo di 175.645 agenti al 30 giugno 1924 erano compresi 153.256 agenti stabili e in prova e 22.389 avventizi.

Al 30 giugno 1925 il quantitativo di agenti stabili e in prova era cresciuto a 166.209 e quello degli avventizi era ridotto a 11.830, in forza delle sistemazioni di cui si dirà appresso (vedi n° 7).

2. Quantitativo medio di personale impiegato durante l'anno 1924-25. — Più che la situazione del personale ad una determinata data, per conoscere il rendimento del personale serve la quantità media del medesimo utilizzata durante tutto l'anno.

Prendendo pertanto in esame tale quantità media per il personale della Rete principale (escluso quindi il personale delle secondarie sicule, della navigazione e quello non addetto all'esercizio) abbiamo i seguenti valori nell'anno 1924-25 riferiti a quelli dell'anno 1923-24.

	1924-25	1923-24	Differenza % rispetto al 1923-24
Uffici	15.601	16.546	— 6
Stazioni.	54.429	57.769	— 6
Treni	18.694	19.779	— 5
Depositi e condotta locomotive	24.271	25.552	— 5
Verifica e untura veicoli.	3.909	4.243	— 8
Officine e S. R.	19.198	19.926	— 3.5
Linea e lavori.	35.540	38.467	— 8
Diversi	1.426	1.571	— 9
Totali	173.068	183.853	— 6

Si vede che la quantità media dell'anno 1923-24 era sensibilmente superiore a quella del 1924-25, quantunque il quantitativo assoluto del personale al 30 giugno 1924 fosse inferiore a quello del 30 giugno 1925 (170.211 di fronte a 173.547). Il fatto si spiega ricordando che al principio dell'esercizio 1923-24 si aveva un quantitativo assoluto di 197.274 agenti che sono andati gradatamente diminuendo fino a giungere alla detta quantità di 170.211.

Nel seguente prospetto sono indicati i quantitativi complessivi di personale impiegato, nonchè le medie per chilometro di Rete esercitata e per ogni milione di assi-chilometro rimorchiati sia nell'anno 1924-25 sia nell'ultimo anno precedente alla guerra (anno 1913-14).

QUANTITATIVO MEDIO DI PERSONALE DELLA RETE PRINCIPALE

	Complessivo		Per km. di linea		Diffe- renza % rispetto al 1913-14	Per milioni di assi-km. rimorchiati		Diffe- renza % rispetto al 1913-14
	1924-25	1913-14	1924-25	1913-14		1924-25	1913-14	
Uffici	15.601	15.384	0,99	1,13	- 12,2	3,18	4,06	- 21,7
Stazioni	54.429	39.233	3,45	2,87	+ 20,2	11,09	10,35	+ 7,2
Treni	18.694	11.748	1,19	0,86	+ 37,8	3,81	3,10	+ 22,9
Depositi e condotta loco- motive	24.271	15.514	1,54	1,14	+ 35,5	4,95	4,10	+ 20,8
Pulizia e untura veicoli. .	3.909	3.028	0,25	0,22	+ 11,8	0,80	0,80	- 0,3
Officine e S. R.	19.198	16.012	1,22	1,17	+ 3,8	3,91	4,22	- 7,4
Linea e lavori	35.540	41.485	2,26	3,04	- 25,8	7,24	10,95	- 33,8
Diversi	1.426	4.096	0,09	0,30	- 69,8	0,29	1,08	- 73,11
Totali . . .	173.068	146.500	10,99	10,73	+ 2,4	35,27	38,66	- 8,8

Da questo prospetto si può rilevare che il quantitativo attuale di personale della rete, mentre è leggermente superiore a quello dell'anteguerra per ogni chilometro di linea esercitata, ne risulta notevolmente inferiore se si riferisce al traffico servito. Si rileva anche che, a parità di traffico, oggi occorre impiegare un maggior quantitativo di agenti per il servizio delle stazioni, per quello dei treni e per quello dei depositi e condotta delle locomotive, e ciò in dipendenza dell'applicazione delle disposizioni sulle otto ore di lavoro. Detto aumento però è stato ad esuberanza compensato dalle economie che si sono potute ottenere per le altre categorie di personale, non ostante l'applicazione che si è dovuta fare anche a buona parte di queste delle nuove disposizioni di lavoro di cui sopra.

3. **Spese di personale.** — La spesa totale sostenuta (vedi allegato 18) per il personale nel 1923-24 per stipendi, paghe ecc. (compresa la spesa per la gestione officine e per la navigazione libera e quella del personale delle nuove provincie, ma escluse le spese generali attinenti al personale (1)) fu di 1947 milioni, mentre nel 1924-25 risultò di 1992 milioni. L'aumento verificatosi nella spesa di fronte alla diminuzione nel quantitativo medio del personale, di cui si è fatto cenno nel paragrafo precedente, dipende dalla maggiore paga media che sono venuti a percepire agenti avventizi che furono sistemati a ruolo in base al R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442.

(1) Queste spese riguardano i seguenti titoli: Annualità per le pensioni; Contributo all'Opera di previdenza; Assegni e indennità diverse (comprese le buonuscite); Gratificazioni; Oblazioni e sussidi; Spese pel servizio sanitario.

dalle promozioni ed aumenti di stipendio di cui beneficiarono nell'anno molti funzionari ed agenti, ed infine dai miglioramenti concessi al personale con decorrenza 1° aprile 1925 (v. n. 4).

Per effetto di tali provvedimenti, la paga media per agente risultò nel 1924-25 di lire 11.357, mentre era stata di lire 10.562 nell'esercizio precedente. È da avvertire che i miglioramenti di cui sopra, concessi al personale dal 1° aprile 1925, avranno la loro piena ripercussione solo nell'esercizio 1925-26, nel quale pertanto la paga media per agente risulterà sensibilmente superiore a quella del 1924-25.

Le spese generali attinenti al personale, che ammontarono nel 1923-24 a milioni 456, sono discese nel 1924-25 a 395 milioni, per effetto principalmente della fortissima diminuzione che si è avuta nelle spese per pagamento di buonuscite (6 milioni circa nel 1924-25 rispetto a 106 milioni pagati nel 1923-24) e sarebbero diminuite ancora di più se non si fosse dovuto provvedere al pagamento della somma di 30 milioni pei compensi parte di carattere continuativo e parte di carattere transitorio stabiliti dal R. decreto 11 ottobre 1923, n. 2580, a favore degli agenti ex combattenti.

In complesso la spesa relativa al personale fu nel 1924-25 di milioni 2387 mentre era stata di 2285 milioni nel 1923-24.

Rispetto al totale delle spese ordinarie d'esercizio, le spese di personale rappresentano nell'anno 1924-25 il 63%, mentre erano nell'anno 1923-24 il 66% e nel 1913-24, e cioè prima dell'applicazione delle disposizioni sulle otto ore di lavoro, il 59%.

4. **Provvedimenti d'ordine generale.** — Col R. decreto 28 giugno 1924, n. 1568, venne modificato il trattamento economico del personale navigante addetto allo stretto di Messina per renderlo analogo a quello adottato dal 1° marzo 1924 per il rimanente personale dell'Amministrazione, in base al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651.

Col R. decreto legge 30 ottobre 1924, n. 1686, modificato poi col R. decreto-legge 14 giugno 1925, n. 1174, venne stabilito il trattamento da usarsi agli agenti distaccati alla Milizia ferroviaria.

Col R. decreto-legge 26 giugno 1924, n. 1236, era stato fissato al 31 dicembre 1924 il termine per l'applicazione delle disposizioni sulle dispense del personale delle ferrovie dello Stato, di cui al R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143. Con R. decreto-legge del 28 dicembre 1924, n. 2263, tale termine fu invece prorogato fino a quando non fosse emanato il nuovo regolamento del personale.

Il nuovo regolamento, con le relative tabelle, fu approvato col R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, il quale rivestì un'importanza veramente notevole.

Per molti anni erano durati gli studi per il progetto di un nuovo regolamento che dovesse sostituire quello approvato con decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, ma per vicende varie, derivanti specialmente dalle travagliate condizioni politiche dell'epoca, tale progetto non potè prima venire alla luce.

Col detto decreto legge la lacuna fu finalmente colmata ed il personale ha avuto una sistemazione che, pur salvaguardando i suoi interessi morali ed economici, viene pienamente ad adattarsi alle mutate condizioni di cose.

Le nuove disposizioni regolamentari sono state concretate in modo da avvicinarle per quanto era possibile alle analoghe disposizioni vigenti sullo stato giuridico del personale di Stato, sfrondandole inoltre di tutti quei particolari che possono meglio formare oggetto di norme interne.

Con l'occasione si è trovato opportuno di sopprimere i ruoli aggiunto e provvisorio, fondendo il primo col ruolo ordinario col quale aveva, all'atto pratico, comuni il trattamento e la carriera, e procedendo alla sistemazione del personale provvisorio secondo le nuove norme regolamentari.

Particolare proprio del nuovo Regolamento è l'adozione del servizio di avventiziato senza diritto a sistemazione a ruolo per la totalità e per una forte percentuale di talune categorie di personale, specialmente fra quelle a reclutamento locale (scrivane, operai, manovali, cantonieri e guardabarriere), per consentire una maggiore elasticità d'impiego di tale mano d'opera a seconda delle necessità del servizio, adottando tuttavia per questi agenti provvidenze analoghe a quelle stabilite per i lavoratori in genere, assicurandoli, cioè, contro la eventuale disoccupazione e la invalidità e la vecchiaia.

Merita speciale menzione l'innovazione che il nuovo Regolamento porta nell'Amministrazione ferroviaria relativamente all'obbligo imposto a tutto il personale di ruolo ed a quello in prova di prestare rispettivamente giuramento o promessa solenne di fedeltà al Re ed alle istituzioni dello Stato.

Con i quadri di classificazione annessi al nuovo Regolamento fu inoltre determinato, su basi razionali, il trattamento economico del personale, e con lo stesso decreto furono infine stabilite, con organicità di criteri, le piante numeriche del personale degli uffici e dettate le norme per l'inquadramento del personale nei nuovi quadri di classificazione.

Il nuovo Regolamento, le nuove disposizioni sulle competenze accessorie e il nuovo inquadramento del personale andarono in vigore dal 1° aprile 1925.

I miglioramenti previsti per l'applicazione del nuovo Regolamento importano un onere annuo di circa 211 milioni per gli stipendi e supplementi di servizio attivo e di circa 56 milioni per le competenze accessorie.

5. **Orari e turni di servizio.** — Nessuna innovazione venne apportata alle disposizioni date col R. decreto-legge 22 luglio 1923, n. 1631.

6. **Assunzioni.** — Durante l'esercizio 1924-25 non è stata effettuata alcuna assunzione di personale di ruolo, e neppure di personale avventizio per posti di pianta.

Sono stati indetti i seguenti concorsi interni da tenersi per titoli e per un determinato periodo di prova fra agenti ex combattenti a sensi dell'art. 10 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, stabili od in prova aspiranti al grado superiore :

- 1° Fra agenti provvisti di un diploma di laurea ;
- 2° Fra agenti provvisti di un diploma di licenza di R. scuola secondaria di 2° grado od equipollente ;
- 3° Fra agenti provvisti di un diploma di licenza di R. scuola secondaria di 1° grado od equipollente ;
- 4° Fra agenti provvisti di licenza elementare o di passaggio dalla 4^a alla 5^a elementare.

Sono pure stati indetti concorsi interni da tenersi per esame e per titoli fra agenti stabili od in prova — con determinata anzianità di servizio — e con determinati titoli di studio, a posti di grado 5° ed a posti di Segretario tecnico, Segretario, Disegnatore, Assistente dei lavori e Sotto capo.

Sono poi stati indetti i seguenti concorsi pubblici :

- 1° Concorso a tre posti di ispettore di I classe in prova fra ingegneri specialisti da destinarsi all'Istituto Sperimentale ;
- 2° Concorso a sei posti di allievo ispettore in prova fra laureati in medicina e chirurgia ;
- 3° Concorso a trenta posti di allievo ispettore in prova fra laureati in ingegneria civile, od industriale (meccanica od elettrotecnica), o navale.

7. **Avanzamenti e sistemazioni.** — Nell'esercizio 1924-25 hanno avuto applicazione le disposizioni del R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, modificate dal successivo R. decreto legge 23 maggio 1924, n. 869, sia per quanto concerneva le promozioni per merito comparativo con decorrenza 1° gennaio 1924 e 16 marzo 1924, che non poterono essere effettuate nel precedente esercizio 1923-24 a motivo del lavoro richiesto pel coordinamento e l'esame delle graduatorie di promovibilità compilate dalle competenti Commissioni locali, come per quanto riguarda gli avanzamenti con decorrenza 1° luglio 1924, anch'essi conferiti per merito comparativo in base alle relative graduatorie di merito.

Durante l'esercizio stesso venne pure fatto luogo, a norma delle relative disposizioni approvate con decreto ministeriale 20 novembre 1924, n. 1094, alle promozioni ed ai cambi di qualifica degli agenti del personale esecutivo in possesso della idoneità o della abilitazione prescritta pel rispettivo grado loro conferito, del quale gli interessati disimpegnavano pure le relative attribuzioni.

In complesso, nell'esercizio 1924-25 vennero approvati n. 36.760 provvedimenti di promozione o di cambio di-qualifica, dei quali n. 8965 riguardanti il personale degli uffici e n. 27795 per agenti del personale esecutivo.

Nel detto esercizio venne pure deliberato il conferimento di aumenti anticipati ad agenti dei gradi dal 3° al 5° in base all'art. 131 del Regolamento del personale approvato col R. decreto 13 agosto 1917, n. 1393, modificato dall'art. 3 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341.

Tali aumenti anticipati riguardano: 121 funzionari del ruolo principale per l'avanzamento di stipendio dal 1° gennaio 1923; 81 funzionari come sopra per l'avanzamento di stipendio dal 1° gennaio 1924; e 15 funzionari del ruolo aggiunto per l'avanzamento di stipendio dal 1° gennaio 1921 per n. 4, dal 1° gennaio 1922 per n. 4, dal 1° gennaio 1923 per n. 4, dal 1° gennaio 1924 per n. 3.

In base alla situazione risultante nella categoria di funzionari dei gradi dal 3° al 5° per effetto dei provvedimenti di promozione e di aumenti anticipati di cui sopra, verrà provveduto per conferimento degli aumenti anticipati al 1° gennaio 1925, ai quali non è stato finora consentito di far luogo.

In occasione poi dell'inquadramento della posizione finanziaria degli agenti in base ai quadri di classificazione emanati col Regolamento del personale approvato con R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, si è contemporaneamente provveduto pel conferimento degli aumenti normali di stipendio, in applicazione degli articoli 130 e 134 del Regolamento del personale del 1917, a favore degli agenti dei gradi dal 3° al 14° che ne avevano acquistato titolo dal 1° gennaio 1925 in relazione ai precedenti quadri di classificazione pubblicati col R. decreto 2651 del 6 dicembre 1923.

Nell'esercizio finanziario 1924-25 si è proseguita la sistemazione degli avventizi iniziatisi nell'esercizio precedente e sono stati sistemati in complesso 10.386 agenti di cui nominati in prova.:

N.	562	Agenti	in base al R. decreto	2 settembre 1919	n. 1588;
»	544	id.	id.	id.	26 settembre 1920 » 1361;
»	8969	id.	id.	id.	15 ottobre 1923 » 2442.

N. 74 agenti in base all'art. 21 Regolamento del personale del 1917 (mutilati od invalidi di guerra).

Sono stati inoltre sistemati a ruolo : n. 237 agenti appartenenti al grado 5°, riusciti idonei nel concorso interno per titoli, di cui la deliberazione 6 febbraio 1924, n. 2867. Tali nomine sono avvenute in relazione al R. decreto 1923, n. 2442.

Si è altresì provveduto alla rettifica della nomina in prova di n. 664 agenti, fra mutilati ed invalidi di guerra pei quali venne riconosciuto il titolo ad una qualifica superiore, od altri agenti aventi titolo alla retrodatazione della nomina in prova a' sensi dell'art. 1 R. decreto 2 settembre 1919, n. 1631, e dell'art. 7 R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580.

Quanto alle nomine a stabili, i relativi provvedimenti deliberati durante l'esercizio 1924-25 ammontano a n. 41.090, di cui n. 40.307 in base all'art. 68 Regolamento del personale del 1917 e n. 783 in base al R. decreto 15 luglio 1923, n. 1628 (mutilati ed invalidi di guerra).

8. Cessazioni dal servizio. — Cessarono dal servizio 3.259 agenti di ruolo, così ripartiti :

1.634 per esoneri normali (di cui 27 per limite massimo di età e servizio, 30 su domanda per limiti di età e servizio, 18 d'ufficio per limite di età e servizio, 708 per inabilità fisica, e 767 agenti in prova esonerati per motivi diversi, 84 per misura amministrativa) ;

122 per dimissioni volontarie e radiazioni ;

79 per dimissioni dichiarate d'ufficio ;

676 per decesso ;

507 per esoneri speciali disposti in virtù del R. decreto, n. 143, del 28 gennaio 1923 rifuardante la dispensa dal servizio del personale che abbia raggiunto i limiti regolamentari di servizio ovvero di età nonchè di quello non riconosciuto idoneo al servizio per incapacità, scarso rendimento o malattia ;

60 per esoneri speciali in virtù del R. decreto, n. 153, del 28 gennaio 1923 autorizzante la revisione delle assunzioni e sistemazioni di personale avvenute posteriormente al 24 maggio 1915, decreto la cui validità fu, con successivi provvedimenti, prorogata fino al 31 dicembre 1924.

Furono poi deliberati 1.492 provvedimenti di aspettativa, di cui 102 per motivi privati, 593 per motivi di salute, 797 per servizio militare.

Oltre al personale sopra indicato, lasciarono il servizio, per motivi disciplinari o diversi, 181 agenti, di cui al punto 9.

9. Provvedimenti disciplinari e condoni. — Dal Ministro, su proposta del Consiglio di disciplina, vennero presi i seguenti provvedimenti disciplinari ;

16 destituzioni, 10 revocazioni, 30 degradazioni e 77 sospensioni punitive.

Dal Direttore generale furono deliberati i seguenti provvedimenti disciplinari
55 destituzioni di diritto (in base all'art. 189 del Regolamento del personale del 1917), 69 licenziamenti di agenti in prova, 2 sospensioni punitive.

Furono autorizzate dal Direttore generale in base all'art. 210 del Regolamento del personale del 1917 :

482 sospensioni punitive, 46 multe, 1 censura.

Dai Servizi centrali furono deliberate 16 sospensioni punitive.

Dai Comitati d'esercizio (dai Capi comparto, posteriormente all'andata in vigore del nuovo regolamento del personale), dalle Sezioni Compartimentali e dalle Officine furono deliberati 31 fra licenziamenti e destituzioni di agenti in prova, 6350 sospensioni punitive.

Furono esaminati, nella rispettiva competenza del Ministro e del Direttore generale, 359 ricorsi contro punizioni, dei quali 314 respinti e 45 accolti totalmente o parzialmente.

10. Sussidi e scuole. — Furono concessi sussidi ad agenti per lire 444.623,30 e ad ex agenti e loro famiglie per lire 341.273,53.

Nel convitto-comunale di Veroli furono ammessi 62 figli di agenti ferroviari, col concorso finanziario dell'Amministrazione ferroviaria nel pagamento della retta mensile.

Furono conservati i sussidi alle scuole italiane di Chiasso e di Modane e al doposcuola « Alfredo Baccarini » ed alla fondazione « Di Camillo » di Roma, ed a spese dell'Amministrazione ferroviaria continuò a funzionare la scuola di Chilivani.

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

CAPO IV.

LINEE ED IMPIANTI.

LUNGHEZZA DELLA RETE.

1. Lunghezza reale della rete a scartamento ordinario, esercitata dallo Stato. —

La lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento ordinario in territorio italiano ed estero esercitate dallo Stato era al 30 giugno 1924 di km. 15.745.459, di cui km. 15.733.651 in territorio Italiano e km. 11.808 (tratto Modane—Confine Francese) di proprietà della P. L. M. (ved. allegato n. 1).

Durante l'anno 1924-25 la detta rete si accrebbe complessivamente di km. 13.679 per l'apertura, al 19 aprile 1925, del tronco Legnago-Cologna Veneta (della linea Ostiglia—Treviso), cosicchè la lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento ordinario esercitate dallo Stato, compresi km. 0.667 per rettifiche di lunghezze di alcune linee, risultò al 30 giugno 1925 di km. 15.759.805.

Durante lo stesso anno fu attivato il doppio binario sui tratti: Bivio Feltrina—Nervesa (km. 13.026); Nervesa—Bivio Piave (km. 3.399); Ronchi Vernigliaro—Redipuglia (km. 2.600); Montepescali—Giuncarico (km. 6.785); raddoppio Bordighera—Ventimiglia (km. 3.852) e Chiusi—Panicale (km. 11.627). In tal modo al 30 giugno 1925 la lunghezza complessiva dei tronchi a doppio binario era di km. 3.705.920, con un aumento di km. 41.289 rispetto alla situazione del 30 giugno 1924.

2. Lunghezza media della rete a scartamento ordinario esercitata dalle ferrovie dello Stato. — La lunghezza media della rete esercitata dalle ferrovie dello Stato durante l'esercizio 1924-25, in relazione cioè alle date di apertura dei nuovi tronchi, risultò di km. 15.745.928, con un aumento di km. 19.043.

3. Linee di proprietà dello Stato esercitate da altre Amministrazioni. — Sono tratti di linee di confine esercitate da Amministrazioni ferroviarie estere, i quali al 30 giugno 1925 misuravano in complesso km. 74.721, di cui km. 36.295 a doppio binario (ved. allegato n. 1).

4. **Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto.** — Al 30 giugno 1924 la lunghezza reale della rete a scartamento ridotto esercitata dalle ferrovie dello Stato era di km. 741.639. Durante l'anno 1924-25 si ebbero le seguenti variazioni:

Col 1° settembre 1924 si aprì all'esercizio il tronco Bivona-Alessandria della Rocca (km. 8.614), e col 15 maggio 1925 la linea Mori-Arco-Riva (km. 24.064) fu ceduta alla società « Ferrovia Rovereto-Riva ».

In conseguenza di ciò, la lunghezza reale della rete esercitata al 30 giugno 1925 risultò di km. 726.189.

Tenendo conto della data di apertura all'esercizio e di cessione dei tratti sopra indicati, la lunghezza media complessiva delle linee a scartamento ridotto, esercitate dalle ferrovie dello Stato nel 1924-25 risultò di km. 745.759.

5. **Lunghezza totale delle linee** — La lunghezza totale reale delle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1925 risultò di km. 16.485.994; la lunghezza media durante l'esercizio 1924-25 risultò di km. 16.491.687.

6. **Linee di navigazione con le isole ed attraverso lo stretto di Messina** — Queste linee hanno le seguenti lunghezze:

a) Linee di navigazione con le isole: km. 628, così ripartiti:

Civitavecchia-Terranova Pausania-Isola Bianca, miglia 123 pari a km. 228;

Terranova Golfo Aranci-Maddalena, miglia 37 pari a km. 69;

Napoli-Palermo, miglia 169 pari a km. 313.

b) linee attraverso lo Stretto di Messina: km. 23, così ripartiti:

Reggio Calabria Marittima-Messina Marittima, km. 15;

Villa S. Giovanni Marittima-Messina Marittima, km. 8.

NOTIZIE GENERALI SULLA MANUTENZIONE DELLE LINEE

7. **Appalti e contratti.** --- Per la esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria si continuò a provvedere in gran parte a mezzo di piccoli cottimi, di lettere commerciali di semplici ordinativi ed in economia diretta, valendosi per i lavori inerenti alle opere metalliche (travate, pensiline, coperture) delle squadre dei ponti in ferro; per la restante minor parte si fecero regolari contratti.

Per alcuni importanti lavori si adottò l'asta pubblica e per gli altri lavori si seguì, come d'uso, il sistema delle gare a licitazione privata, salvo che in pochi casi nei quali, per precedenti impegni o per peculiari condizioni, convenne l'appalto

a trattativa in base a regolari contratti, od a cottimo mediante convenzioni o lettere commerciali.

I lavori interessanti il binario ed aventi diretto rapporto coll'esercizio furono in parte eseguiti in economia diretta con personale dell'Amministrazione, ed in parte mediante appalti a licitazione privata ed anche mediante cottimi.

Il numero delle gare tenute nei diversi Compartimenti fu di 4 ad asta pubblica per un ammontare complessivo di lire 46.869,400, tutte aggiudicate, e di 239 a licitazione privata per un ammontare complessivo di lire 125.874,560, delle quali 206 aggiudicate per un importo complessivo di lire 113.273,860. Delle altre 33 gare, 18 andarono deserte per mancanza di offerte ed i relativi lavori vennero appaltati a trattativa privata per un ammontare complessivo di lire 4.858.100, nove per un ammontare complessivo di lire 5.604.600 andarono pure deserte e furono rinnovate e le rimanenti 6 per un ammontare complessivo di lire 2.138.000 furono annullate.

Furono approvati 2 contratti per asta pubblica dell'ammontare complessivo di lire 19.000.610, 183 contratti per licitazione privata dell'ammontare complessivo di lire 83.719.116, e 10 contratti per trattativa privata dell'ammontare complessivo di lire 2.059.717,50. Dei contratti per licitazione e trattativa privata 13 sono stati stipulati con Società Cooperative, per un ammontare complessivo di lire 4.880.020.

Vennero poi stipulati dai diversi uffici con definitiva validità 241 convenzioni di cottimo, per un ammontare complessivo di lire 15.543.215,30, delle quali 3 con Società Cooperative, per un ammontare complessivo di lire 206.000, nonchè 54 atti addizionali per un ammontare complessivo di lire 1.328.506,98.

8. Controversie con gli appaltatori. -- Durante l'esercizio 1924-25 vennero presentati dagli appaltatori 163 richieste di compensi e condoni di multe del rispettivo ammontare di lire 12.997.956,33 per i compensi, e di lire 283.861,98 per i condoni di multe.

Di tali richieste 33 per una somma di lire 1.002.439,53 furono risolte mediante la corresponsione di compensi per lire 317.746,13 (ivi comprese lire 99.643,40 per condoni di multe).

Nello stesso periodo di tempo vennero continuate le trattative per la definizione delle vertenze aperte negli esercizi precedenti, e ne furono amichevolmente composte 85 per lire 5.587.378,50, accordando compensi per l'importo di lire 1.315.494,60 (ivi comprese lire 136.193 per condono di multe).

Complessivamente quindi nello scorso esercizio furono definite 118 vertenze per l'importo di lire 6.590.318,03 dietro corresponsione di compensi per lire 1.633.240,73,

corrispondenti alla percentuale del 24,78 % di quanto era stato domandato, mentre nell'esercizio precedente erano state corrisposte lire 5.296.760 su lire 18.379.600 richieste, con una percentuale del 28,81 %.

9. **Liquidazioni.** — Per i lavori a carico della parte straordinaria (conti patrimoniali) e delle spese complementari del bilancio furono presentate 1016 liquidazioni finali, per l'importo di lire 81.905.193,37.

10. **Espropriazioni.** — Per nuovi impianti su linee in esercizio furono approvati progetti per lavori richiedenti una superficie di mq. 955.014 e per un importo, fabbricati compresi, di lire 7.036.388.

Per espropriazioni relative a progetti approvati nell'esercizio 1924-25 e nei precedenti furono determinate indennità riguardanti una superficie di mq. 1.520.586 per un ammontare di L. 5.496.093 e si effettuarono depositi o pagamenti per una superficie di mq. 1.155.615 e per un ammontare di lire 6.017.136.

Durante l'esercizio 1924-25 furono approvati 2 progetti di lavori per impianti idroelettrici e per la elettrificazione delle linee richiedenti la espropriazione di circa mq. 2300 e la imposizione di servitù di elettrodotto e di passaggio su altri mq. 24.000 di terreno per un importo complessivo preventivato di lire 135.080.

Per le espropriazioni e per gli asservimenti relativi a progetti approvati nel detto esercizio e nei precedenti, furono determinate indennità per una superficie espropriata di mq. 346.021 ed asservita di mq. 90.660 per un ammontare di lire 397.220 e furono effettuati pagamenti o depositi per una superficie espropriata di mq. 208.622 ed asservita di mq. 51.541 per un ammontare di lire 440.660.

11. **Incendi.** — Gli incendi denunciati nelle proprietà limitrofe alla ferrovia ed attribuiti al passaggio delle locomotive furono 604.

Nella maggior parte dei casi peraltro la responsabilità dell'Amministrazione non venne riconosciuta. Gli indennizzi corrisposti ammontarono complessivamente a lire 157.759. Nell'esercizio precedente gli indennizzi ammontarono a lire 42.610.

12. **Concessioni diverse.** — Vennero concluse 508 convenzioni, di cui 277 per concessioni di attraversamenti elettrici, 142 per attraversamenti con condutture d'acqua, 40 per attraversamenti diversi e 49 per impianti a distanza ridotta.

Altre 790 domande per concessioni diverse erano in corso al 30 giugno 1925.

13. **Vendite, permutate e acquisti.** — Si procedette a 66 vendite di terreni e fabbricati, non necessari per l'esercizio ferroviario, per una superficie complessiva di mq. 147.799,85 e per il prezzo complessivo di lire 2.210.484,70.

Si effettuarono 13 permutate di terreno con terzi, nelle quali l'Amministrazione cedette mq. 3.847,49 di terreno, acquistandone mq. 3.743,20 e ricevendo a conguaglio lire 1.842 in danaro. Vennero acquistati dall'Amministrazione mq. 8.635,85 di terreno ed un fabbricato per uso uffici, incontrando la spesa complessiva di lire 757.790

Vennero inoltre ceduti gratuitamente all'Amministrazione mq. 11.498,90 di terreno.

14. Consegne di piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni — Vennero stipulate 18 convenzioni per consegne a Comuni di piazzali esterni o strade di accesso alle stazioni, ed al 30 giugno 1925 erano in corso 106 trattative per altre consegne del genere.

15. Affitto a terzi di terreni ferroviari e proventi diversi. — Al 30 giugno 1925 erano in corso 4295 contratti per la concessione in affitto a terzi di terreni ferroviari per canoni ammontanti complessivamente a lire 830.293.

Continuando nel riordino della gestione affitti, iniziato nell'esercizio 1923-24, nell'esercizio testè decorso vennero rinnovati o stipulati ex-novo 1301 contratti e l'ammontare complessivo dei canoni raggiunse la somma di lire 1.211.099 con un aumento globale di lire 380.806.

Durante l'esercizio 1924-25 fu complessivamente ricavato dagli sfalci d'erba e dallo scalvo siepi un provento di lire 350.336 con una differenza in più di lire 104.669 rispetto all'esercizio precedente.

MANUTENZIONE ORDINARIA DELLE LINEE.

16. Revisione. — Nell'esercizio 1924-25 il sistema della revisione generale per la manutenzione del binario ebbe nel primo semestre dell'esercizio il suo normale sviluppo, ma nel secondo semestre i lavori incontrarono qualche difficoltà per deficienza di materiali e particolarmente di traverse.

Nell'intento di conseguire economie nella esecuzione di tale lavoro e di ridurre, quanto più possibile, l'assunzione di avventizi straordinari, parte della revisione venne, come si è già praticato nei precedenti esercizi, affidata in appalto e se ne ebbero soddisfacenti risultati.

Complessivamente vennero revisionati ml. 7.114.766 di binario, dei quali ml. 5.267.088 in economia con il personale delle squadre e ml. 1.847.678 mediante appalto per cottimi.

La spesa media fu circa di lire 5,50 al ml. per la revisione data in appalto e di circa lire 6,56 per la revisione eseguita in economia dal personale delle squadre.

In via di esperimento e sempre allo scopo di conseguire le maggiori economie di personale, venne anche affidata in appalto la manutenzione completa di alcuni tratti di linee nei quali venne conservato il solo personale di organico adibito alla sorveglianza, nonchè i Capi Squadra ed i Sorveglianti.

Tali esperimenti vennero eseguiti e sono tuttora in corso sulle linee Mestre-Portogruaro, Mestre-Treviso, Padova-Camposampiero, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Cerignola Campagna-Cerignola Città, Battipaglia-Reggio, Metaponto-Reggio.

Lo stesso sistema si sta pure esperimentando per alcune stazioni e scali.

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

17. Impiego di mezzi meccanici. — La rinalzatura meccanica delle traverse con utensili pneumatici è stata impiegata sulle linee di vari Compartimenti, ottenendo risultati soddisfacenti come intensificazione di lavoro e come esecuzione della rinalzatura.

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

19. Impiego di cemento armato nella soprastruttura della via, pali indicatori, chiusure, ecc. — Prosegue l'esperimento delle traverse F. S. 918 ed è stato recentemente iniziato quello di blocchi collegati da tiranti, studiati dall'Ing. Valeri, armandone un chilometro di piena linea sulla Orte-Chiusi.

Di altri esperimenti relativi a nuovi tipi di traversa in cemento armato alcuni ebbero esito negativo alcuni sono ancora in corso.

Si continuano ad impiegare con risultati soddisfacenti cancellate di chiusura e casotti in cemento armato e così pure si prosegue nell'impiego del cemento per la costruzione di pali indicatori di passaggi a livello aperti ed incustoditi.

20. Attività agricola-forestale - Eucalpti. — Esistono attualmente sugli stralci esterni alla ferrovia n. 185.400 eucalpti, dei quali 28.800 hanno quasi raggiunta la maturità.

Sono in corso trattative col ministero dell'Economia Nazionale per eseguire nel Mezzogiorno e nelle Isole la coltivazione in grande dell'eucalipto.

Pioppo del Canada. — Il numero complessivo dei pioppi esistenti lungo le linee è di 80.100.

Altra alberatura. — Da accertamenti eseguiti è risultato che sugli stralci di terreno lungo le linee di tutti i Compartimenti esistono n. 14.700 alberi da frutta, 210.500 essenze boschive di alto fusto e di specie diverse e 2.100.000 ceppaie di specie diverse.

21. **Spese.** — Per la manutenzione delle linee della intiera rete a scartamento normale, venne assegnata, come da legge 28 giugno 1924, n. 1001, la somma di lire 129.000.000, aumentata poi di lire 10.000.000 col R. decreto-legge 10 maggio 1925, n. 670. La spesa effettivamente consumata ascese a lire 145.580.000 circa. La maggiore spesa di 6.500.000 verificatasi per questo titolo, rispetto all'assegnazione di bilancio, dipende esclusivamente dalle eccezionali riparazioni ai fabbricati nella ricorrenza dell'Anno Giubilare.

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

22. **Spese.** — Nell'esercizio 1924-25 furono approvate proposte di lavori diretti a riparare danni di forza maggiore, per un importo di lire 87.256.372,04, salvo rivalsa verso amministrazioni pubbliche e verso privati per lire 380.500.

Le spese consumate nell'anno finanziario per lavori approvati durante l'esercizio ed in quelli precedenti ammontarono a lire 22.855.000 circa, contro una spesa di circa lire 24.160.000 sostenuta nel precedente esercizio.

23. **Principali danni di forza maggiore.** — Durante l'anno 1924-25 si ebbero 42 casi di danni di forza maggiore dovuti a piene, inondazioni, mareggiate, alluvioni, cadute di massi, incendi ecc., e di essi 11 furono causa d'interruzioni dell'esercizio.

Meritano particolare cenno i seguenti :

Linea Santhià-Arona. — Corrosione sponda destra a monte del ponte a tre luci sul torrente Strona (km. 37,745) (2 ore interruzione esercizio).

Linea Vignale-Domodossola. — Asportazione completa della massicciata per 40 metri, invasione piazzale stazione Borgomanero ed asportazione di 4 pas-

satoie in legno km. 30,800; caduta di frane con interruzione dell'esercizio per 3 ore fra i km. 39,784 e 40,070.

Linea Vercelli-Mortara. — Asportazione completa del ponticello al km. 0,757 (piena del fiume Sesia del 5 ottobre 1924), con interruzione dell'esercizio per ore 12.

Linea Arona-Domodossola. — Numerosi franamenti ed alluvioni fra Arona e Pallanza in dipendenza del forte nubifragio del 13-14 agosto 1924 (interruzione esercizio tre giorni); franamento fra Stresa e Belgirate in seguito a nubifragio del 5 settembre 1924 (interruzione esercizio 10 ore).

Linea Domodossola-Iselle. — Valanga fra Preglia e Varzo il 15 febbraio 1925 (interruzione esercizio 9 ore).

Linea Oleggio-Pino. — Numerosi scoscendimenti delle scarpate e franamenti specialmente fra Laveno e Luino in seguito a nubifragio del 14 agosto 1924 (interruzione esercizio 8 ore).

Linea Brennero-Ala. — Asportazione parte della banchina sottomuro di riva destra dell'Isarco fra Castelrotto e Campodazzo; ostruzione della luce del ponte sul torrente Zicher fra Chiusa e Bressanone.

Linea Belluno-Calalzo. — Ingombro della linea (9-10 luglio 1924) per effetto del materiale alluvionale pervenutovi da un sovrastante canalone e conseguente fuorviamento di una locomotiva (interruzione esercizio 12 ore).

Linea Piedicolle-Trieste C. M. — Interruzione linea al km. 107,245 per cambiamento letto torrente Botara (interruzione linea ore 6).

Linea Sampierdarena-Ventimiglia. — Nubifragio del 14 febbraio 1925 fra le stazioni di Varazze e Celle, km. 31,600 (interruzione esercizio 1 ora e 40 minuti); sviamento treno per investimento masso staccatosi dalla calotta della galleria di Crevari fra Voltri e Vesima (interruzione esercizio ore 10).

Linea Firenze e Scali. — Incendio nel fabbricato detto dell'Esposizione a Firenze P. Prato nella notte del 31 dicembre 1924 per il quale furono distrutti e danneggiati diversi uffici e locali della sezione Lavori, del servizio Trazione e del magazzino Approvvigionamenti.

Linea Avezzano-Sulmona. — Interrimento di materia alluvionale fra i km. 145,238 e 152,800 fra le stazioni di Cucullo e Prezza (interruzione esercizio 12 ore).

Linea Foggia-Potenza. — Nubifragio del 6 ottobre 1924 fra le stazioni di Ortona ed Ascoli Satriano (interruzione esercizio 13 ore).

Linea Potenza-Metaponto. — Danni prodotti dalle alluvioni dal 7 al 10 novembre 1924 fra il km. 257 e la stazione di Metaponto (interruzione esercizio 20 ore).

Linea Barletta-Spinazzola. — Interruzione linea (ore 50) fra le stazioni di Acquatetta e Spinazzola (20 novembre 1924).

Linea Palermo-Trapani. — Interrimento linea tra le stazioni di Balestrate e Castellammare del Golfo (interruzione esercizio ore 2 e 30 minuti; 16 febbraio 1925).

24. **Principali lavori ultimati.** — I più importanti lavori per prevenire e riparare danni di forza maggiore ultimati nel 1924-25 furono i seguenti:

Linea Torino-Rho. — Ripristino argine a monte ponte sul Sesia.

Linea Chivasso-Aosta. — Riparazione danni causati dal torrente Lys presso Pont S. Martin.

Linea Ceva-Ormea. — Scarico massi pericolanti nei tratti in trincea fra i km. 11,800; 12,050; 13,500.

Linea Cantalupo-Cavallermaggiore. — Sistemazione cunetta e risanamento massicciata in galleria Rabajà.

Linea Colico-Sondrio. — Sistemazione della difesa contro le corrosioni del fiume Adda presso il km. 37.

Linea Arona-Domodossola. — Riparazione danni arrecati dal nubifragio del 5 luglio 1924 ai fabbricati fra le stazioni di Legnano e Gallarate, e dal nubifragio del 13-14 agosto 1924 alla linea ed ai manufatti fra le stazioni di Arona e Pallanza.

Linea Udine-Porticina. — Ricostruzione del muro in stazione di Dogna vecchia a valle della frana fra i km. 61,229 e 61,271,02; ripristino sottovia della Barca in stazione di Gorizia C.

Linea Portogruaro-Monfalcone. — Costruzione briglia con gabbioni comuni per difesa ponte sul fiume Isonzo fra Pieris Turriaco e Villa Vicentina.

Linea Piedicolle-Gorizia Montesanto-Prevacina. — Ripristino opere di difesa dei ponti sul torrente Bacà presso Gracova Serravalle e di altre opere di difesa del rilevato ferroviario ai km. 98,100; 99,800 e 100,020.

Linea Alessandria-Genova. — Costruzione di una scogliera mista lungo il torrente Scrivia a difesa del piazzale della stazione di Ronco.

Linea Tortona-Arquata. — Ricostruzione di un tratto di arco rovescio in galleria di Monte Rosso fra Cassano Spinola e Stazzano-Serravalle.

Linea Acqui-Genova. — Ricarico scogliera a difesa contro il torrente Stura; costruzione di briglia al ponte sul torrente Ceresolo.

Linea Sampierdarena-Ventimiglia. — Ricarico e prolungamento di pennello a difesa contro il mare presso la stazione di Celle, e consolidamento ponte sul Rio Barbarossa al km. 112,462.

Linea Ventimiglia-Airole. — Ricostruzione di una pila e di 2 arcate del ponte in muratura sul torrente Bevera.

Linea Genova-Spezia. — Prolungamento della difesa a mare in corrispondenza della galleria De Meglio fra le stazioni di Moneglia e Deiva.

Linea Vado-Savona-Carmagnola. — Difesa della ferrovia tra Ceva e Castellino ai km. 46,100 e 46,340 dalle corrosioni del fiume Tanaro.

Linea Bologna-Padova. — Riparazione delle due pile del ponte in ferro sul fiume Adige.

Linea Bologna-Pistoia. — Riparazione dei coperti dei fabbricati compresi fra Marzabotto e Pistoia, danneggiati dal nubifragio del 16-17-18 febbraio 1925; sistemazione della scarpata e formazione drenaggi in seguito a frane verificatesi al km. 54,215.

Linea Firenze e Scali. — Sistemazione provvisoria della parte del Palazzo detto dell'Esposizione a Firenze P. al Prato, danneggiato dall'incendio del 31 dicembre 1924.

Linea Montepescali-Asciano. — Consolidamento del rilevato in frana fra i km. 225,654 e 225,671 fra le stazioni di Paganico e Monte Antico.

Linea Chiusi-Empoli. — Consolidamento del ponticello al km. 225,632.

Linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. — Ricostruzione con muratura in malta del muro a secco di rivestimento franato fra i km. 30,148 e 30,195 nella località detta Rippio fra le stazioni di Rufina e Pontassieve.

Linea Rimini-Ancona. — Costruzione di un muro di sostegno e scogliera frangionde fra le stazioni di Pesaro e Fano.

Linea Ancona e Scali. — Sistemazione di una scogliera e di un muro di sponda nella stazione di Ancona.

Linea Terni-Faccolnara. — Sistemazione con drenaggi e banchettoni per smottamenti fra i km. 124 e 125; gabbionate di difesa lungo il fiume Topino ed il torrente Galdognola.

Linea Roma Tiburtina-Chiusi. — Sgombero materie alluvionali e costruzione gabbionate di difesa fra Poggio Mirteto e Civita Castellana per il nubifragio 26-27 settembre 1924. Costruzione di pennelli e massi a difesa della linea dalle corrosioni del fiume Tevere al km. 100,300; consolidamento delle pile del ponte in ferro a quattro luci sul fiume Tevere al km. 65,879.

Linea Orte-Terni. — Prolungamento galleria Recentino al km. 95,500 fra Nera Montoro e Narni.

Linea Roma-Avezzano. — Sistemazione della travata sul torrente Corvi con un colto in muratura.

Linea Avezzano-Sulmona. — Sgombero dei tratti di linea interrati fra i km. 145,238 e 152,800 e ripristino tratti di rilevato scalzati dalle acque.

Linea Roccasecca-Avezzano. — Rigonfiamento delle murature di rivestimento della galleria La Giorgia.

Linea Cassino-Napoli. — Sostituzione di un tratto del volto del sottovia del Macello con impalcatura in cemento armato.

Linea Napoli-Potenza. — Ricostruzione muro d'ala a monte della spalla lato Napoli del sottovia al km. 45,703; consolidamento galleria dei Pagani e difesa dalle corrosioni del fiume Tanagro della falda nella quale è aperta la galleria; sistemazione ponti sul torrente Acquabianca ai km. 113,010 e 114,514 con volti in calcestruzzo in sostituzione delle travate metalliche esistenti tra la fermata di Ponte S. Cono e la stazione di Romagnano; consolidamento dei tratti di linea fra i km. 136 e 144; adattamento ad uso ufficio per la sezione Lavori di Salerno dei locali del convento S. Michele adiacenti a quelli attualmente occupati dalla Sezione stessa; sistemazione accesso allo scalo merci P. V. della stazione di Salerno.

Linea Cervaro-Napoli. — Consolidamento del piazzale interno della stazione di Pianerottolo mediante la costruzione di apposito drenaggio; sostituzione con piattabanda di cemento armato con travi Differdingen della travata metallica al km. 48,591 fra le stazioni di Montaguto e Savignano.

Linea Salerno-Mercato S. Severino. — Consolidamento scarpata sinistra al km. 7,156 fra le stazioni di Fratte e Pellezzano ed al km. 7,232 fra le medesime stazioni.

Linea Cancello-Avellino. — Rivestimento in muratura della scarpata destra della trincea fra i km. 38,185 fra le stazioni di Castel S. Giorgio e la fermata di Mercato S. Severino.

Linea Avellino-Rocchetta. — Sistemazione frana al km. 55,887 fra Nusco e S. Angelo dei Lombardi; lavori di difesa dell'Ofanto al km. 86,290 fra Cairano e Calitri; difesa del rilevato fra i km. 115,361 e 115,445 fra Piscuolo e Rocchetta; difesa della sede ferroviaria fra i km. 92,762 e 92,840 fra Rapone Ruvo e Monticchio; difesa dalle corrosioni del fiume Ofanto in stazione di Monticchio.

Linea S. Benedetto del Tronto-Foggia. — Consolidamento della frana a monte della ferrovia al km. 382 fra le stazioni di S. Vito Lanciano e Fossacesia; difesa della ferrovia dalle mareggiate fra i km. 375,478 e 375,530 e fra i km. 375,580 e 375,727 in stazione di S. Vito Lanciano.

Linea Sicignano-Lagonegro. — Sistemazione frana al km. 68,044.

Linea Sibari-Cosenza. — Ripristino e consolidamento della difesa del rilevato ferroviario dalle acque del torrente Finita al km. 46,527 fra Torano e Acri Bisignano.

Linea Battipaglia-Reggio. — Consolidamento della galleria Caprioli fra Pisciotta e S. Mauro la Bruca ; sistemazione definitiva della tratta danneggiata dall'alluvione del febbraio 1923 fra le stazioni di Francavilla-Angitola e di Monteleone P. S. V.

Linea Metaponto-Reggio. — Alzamento livelletta tra S. Andrea e S. Sostene ; ricostruzione del rilevato in vari punti della linea e del piazzale della stazione di Condofuri ; ripristino parziale dell'argine sinistro del torrente Agnifa ; ricostruzione delle stilate di rinforzo delle travate del ponte sul torrente Pentadattilo, Anna e Saline.

Linea Foggia-Potenza. — Consolidamento viadotto D'Andrea, fra le stazioni di Castellagopesole e Pietragalla ; difesa a mezzo di gabbionata del muro di sottoscarpa del torrente Rivisco fra le stazioni di Avigliana e Potenza Inferiore.

Linea Potenza-Metaponto. — Ripristino scogliera a difesa muro di sottoscarpa del fiume Basento, fra le stazioni di Salandra e Ferrandina.

Linea Foggia-Bari. — Riparazione e riverniciatura tettoia F. V. di Foggia.

Linea Fiumetorto-S. Agata. — Sgombro linea tra le stazioni di Pollina e Tusa.

Linea Palermo-Trapani. — Sgombro linea fra le stazioni di Balestrate e Castellammare.

Linea Palermo-Aragona-Caldare. — Sistemazione scarpata destra trincea approccio galleria Lercara ; ricarico e prolungamento scogliera presso Termini fra i km. 37,083 e 37,619.

Linea Fiumetorto-Messina. — Prolungamento scogliera presso l'imbocco della galleria Falconara.

Linea Messina-Bicocca. — Deviazione strada provinciale per abolizione P. L. km. 254,864 presso Acireale.

Linea Bicocca-Siracusa. — Lavori di difesa dalle piene del Simeto fra Bicocca e Valsavoia ; costruzione in muratura della pila centrale del ponte metallico sul fiume Simeto.

Linea S. Caterina-Canicattì. — Sistemazione scarpata a monte deposito locomotive Caltanissetta.

Linea Roccapalumba-P. Empedocle. — Costruzione di un muro per difesa scoscendimenti di argilla fra i km. 143,115 e 143,172.

25. **Principali lavori in corso.** — Al 30 giugno 1925 erano in corso, fra i più importanti, i seguenti lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore :

Linea Torino-Modane. — Sistemazione ponte Dora di Savoulx fra Oulx e Beaulard.

Linea Chivasso-Aosta. — Consolidamento frana nella trincea Peral fra Montjovet e S. Vincent.

Linea Chivasso-Asti. — Impianto pennelli a difesa argine del Po.

Linea Savona-Carmagnola. — Difesa dalle corrosioni del fiume Tanaro della ferrovia fra Ceva e Castellino fra i km. 46,100 e 46,340; sistemazione e consolidamento della sede ferroviaria al km. 50,200 fra Ceva e Castellino.

Linea Treviso-Belluno-Calalzo. — Sostituzione con rilevato dei due archi all'estremità lato Calalzo del viadotto Busa del Cristo fra Perarolo e S. Andrea.

Linea Mestre-Primolano. — Ultimazione dei lavori conseguenziali all'abbattimento dei massi pericolanti ai km. 68,200 e 70 fra le stazioni di Carpanè e Cismon.

Linea Piedicolle-Piedimelze. — Ripristino danni causati dall'alluvione del 25 settembre 1924 nell'abitato di Piedicolle.

Linea Piedicolle-Gorizia-Montesanto-Prevacina. — Ripristino ponte in muratura di m. 85 di luce al km. 86,159 sul fiume Isonzo presso Salcano.

Linea Udine-Porticina. — Costruzione di tre difese del corpo stradale con gabbioni metallici ai km. 416,593, 420,360 e 425,350; sostituzione ponte in muratura a quello provvisorio in ferro sul fiume Fella; sistemazione della frana al km. 16,196 fra Tricesimo e Tarcento; costruzione briglia in muratura e ripristino scogliera sul Rio Uccello al km. 428,900.

Linea Casarsa-Gemona. — Sistemazione definitiva del ponte sul Ledra al km. 119,157 fra la fermata di Cornino e la stazione di Maiano.

Linea Udine-Cormons-Monfalcone-Bivio Aurisina. — Ripristino CC. N. 13 e 15 fra Duino Timavo e Monfalcone.

Linea Fortezza-S. Candido. — Sistemazione della scogliera tra i km. 358,200 e 358,400 con gettata di gabbioni a forma cilindrica.

Linea Savona-Vado. — Riparazione dei danni causati dalla mareggiata del 15 febbraio 1925.

Linea Genova P. Principe-Genova P. B. — Costruzione gallerie raccordo fra le calate orientali del porto di Genova e le stazioni di Genova P. Principe e Genova P. B.

Linea Acqui-Genova. — Muro sottoscarpa a valle della spalla sinistra del ponte sul torrente Visone al km. 54,254.

Linea Genova-Spezia. — Ricostruzione parziale del rivestimento mui rio lesionato nella galleria Mazzinara fra i km. 64,170.50 e 64,190.50; ripristino arco rovescio fra le stazioni di Bonassola e Levante; prolungamento difesa dell'argine ferroviario presso Levante.

Linea Genova-Spezia. — Lavori per l'anticipata utilizzazione della galleria Picchi presso la stazione di Deiva.

Linea Cecina-Volterra. — Consolidamento rilevato fra i km. 315,590 e 315,639 e fra i km. 317,800 e 317,830.

Linea Firenze-Empoli-Pisa. — Difesa della linea dalle piene del fiume Arno fra i km. 10,669 e 13,180 tra le stazioni di S. Donnino e Signa; e fra i km. 47,100 e 53,426 tra le stazioni di S. Romano La Rotta.

Linea Chiusi-Firenze. — Sistemazione della linea in corrispondenza della frana Paoli fra le stazioni di S. Ellero e Pontassieve.

Linea Foligno-Terontola. — Formazione di gabbionate a difesa della spalla sinistra del ponte sul Chiaggio al km. 19,508.

Linea Ancona-Foggia. — Rialzamento della livelletta fra i km. 250,434 e 252,392 fra le stazioni di Porto Civitanova e S. Elpidio a Mare; sistemazione ponte sul torrente Sinello al km. 400,184 fra le stazioni di Casalbordino e Vasto.

Linea Termoli-Campobasso. — Sistemazione frana fra i km. 62,540 e 62,590 fra le stazioni di Ripabottoni e Campolieto.

Linea Benevento-Campobasso. — Costruzione e sistemazione dei rivestimenti in muratura delle trincee fra i km. 0,385 e 32,845 fra Benevento e Campolattaro.

Linea Roma Trastevere-Viterbo P. F. — Risanamento della galleria Gianicolo fra Roma Trastevere e Roma S. Pietro; parziale sistemazione del viadotto sul torrente Mignone al km. 59,662 fra Bassano di Sutri e Capranica.

Linea Roma-Cassino. — Costruzione di un fosso di guardia a protezione della linea fra la stazione di Palestrina e l'imbocco lato Roma della galleria della Olmata.

Linea Roccasecca-Arezzo. — Rigonfiamento delle murature della galleria di Pescocanale; riparazione delle murature della galleria Armucci.

Linea Cassino-Napoli. — Consolidamento della scarpa destra della trincea fra i km. 180,470 e 180,432.

Linea Cervaro-Napoli. — Costruzione di un tratto di arco rovescio nella galleria di Ariano fra le stazioni di Pianerottolo ed Ariano di Puglia.

Linea S. Eufemia B.-Catanzaro M. — Sistemazione falda in frana tra i km. 32,482 e 32,600.

Linea Napoli-Potenza. — Consolidamento scarpata sinistra al km. 49,054 tra Vietri sul Mare e Salerno e km. 92,175 fra Persano e Contursi; sistemazione del ponte obliquo a 5 luci sul fiume Sele; consolidamento delle tratte di linea fra i km. 150,037 e 150,954 fra Picerno e Tito.

Linea Salerno-Mercato S. Severino. — Consolidamento arcata lato S. Severino del ponte sul fiume Irno al km. 1,254.

Linea Avellino-Benevento. — Sistemazione frana fra i km. 2,800 e 2,900 fra Avellino e Prata-Pratola.

Linea Avellino-Rocchetta. — Sistemazione frana al km. 44,795 e 45,185; sistemazione frana al km. 112 fra Pisciole e Rocchetta S. Antonio.

Linea Foggia-Potenza. — Costruzione gabbionata a difesa della sponda sinistra del fiume Ofanto in corrispondenza del rilevato della ferrovia tra i km. 48,522 e 48,632 fra le stazioni di Candela e Rocchetta S. Antonio.

Linea Potenza-Metaponto. — Consolidamento e sistemazione costa in frana della galleria delle Vigne; riparazione danni prodotti dalle alluvioni verificatesi dal 7 al 10 novembre 1924 alle opere d'arte ed alla sede stradale fra il km. 257 e la stazione di Metaponto.

Linea Bari-Otranto. — Costruzione di una briglia attraverso il vallone Arenella fra le stazioni di Palagiano-Mottola e Palagianello; consolidamento sede stradale ferroviaria fra i km. 74,635 e 74,837; consolidamento e rafforzamento della spalla lato Bari del viadotto S. Stefano al km. 78,650.

Linea Foggia-Otranto. — Prolungamento opere d'arte fra Molfetta e Bisceglie in dipendenza del doppio binario; completamento del prolungamento delle opere d'arte fra Barletta e Trani.

Linea Battipaglia-Reggio. — Sistemazione fra l'imbocco e la nicchia 73 della galleria S. Cataldo; risanamento del tratto di linea a sottofondo argilloso nel tratto Falerna e S. Eufemia Marittima.

Linea Metaponto-Reggio. — Difesa del rilevato ferroviario dal torrente Norbrica tra Rossano e Mirto Crosia; costruzione di due manufatti in corrispondenza delle passerelle in legno in prossimità del torrente Cino fra Corigliano Calabro e Rossano.

Linea Palermo-Aragona-Caldare. — Riparazione danni prodotti dal franamento di terra al km. 110,491 fra le stazioni di Comitini e Campofranco.

Linea Bicocca-Siracusa. — Consolidamento frana al km. 283,800 presso Augusta; riparazione corrosione marina presso il km. 310,125.

Linea Caldare-P. Empedocle. — Difesa dagli scoscendimenti di argilla tra i km. 143,115 e 143,172 fra Girgenti e P. Empedocle.

LAVORI SPECIALI SULLE LINEE IN DIPENDENZA
DI MOVIMENTI TELLURICI.

26. **Spese.** — Durante l'esercizio 1924-25, a carico del fondo speciale assegnato dalla legge n. 466 del 13 luglio 1910 per lavori in seguito ai danni arrecati alle ferrovie della Calabria e della Sicilia dal terremoto del 28 dicembre 1908, non fu approvata alcuna ulteriore spesa.

Si eseguirono poi lavori per l'importo di lire 107.544,54, che, unite alle somme spese negli anni precedenti in lire 26.123.431,47, danno un complessivo importo di lire 26.230.976,01.

27. **Lavori eseguiti.** — Durante l'esercizio 1924-25 venne ultimata la costruzione del fabbricato viaggiatori a S. Vincenzo Valle Roveto.

Al 30 giugno 1925 erano in corso i lavori per riparare i fabbricati danneggiati dal terremoto 1922 lungo la linea Roma-Avezzano e per la costruzione di nuovi fabbricati alloggi ad Arce, Isola Liri e Sora.

RINNOVAMENTO, RIFACIMENTO E RAFFORZAMENTO DEL BINARIO.

28. **Programma generale di sistemazione degli armamenti.** — In base al programma generale di sistemazione degli armamenti dei binari a scartamento normale della intera rete, concretato in relazione a quello approvato dal Consiglio di amministrazione nell'anno 1907 con le modificazioni ed aggiunte ritenute successivamente necessarie fino al 30 giugno 1925, lo sviluppo dei binari (contando due volte i tratti a doppio binario) da sistemarsi e di quelli già sistemati al 30 giugno 1925 è il seguente:

Binari da sistemarsi con i modelli pesanti	km. 9.100	
di cui già sistemati		km. 4.005
Binari armati con rotaie modelli da 34 a 36 kg., da rafforzarsi per esigenze della circolazione prima che le rotaie abbiano raggiunto i limiti di logorio, e binari armati col modello R. A. 36 S. all'atto della costruzione della linea	» 5.630	
di cui già sistemati		» 1.755
Binari armati con rotaie modelli da 34 a 36 kg., da rafforzarsi in occasione di rinnovamento per raggiunto logorio	» 3.240	
di cui già sistemati		» 345

Binari armati con rotaie modelli di peso inferiore a 34 chilogr., da sistemarsi con armamenti da 36 chilogr. rafforzati	km.	1.380
di cui già sistemati	»	415
Binari da mantenersi armati con rotaie modelli di peso inferiore a 34 chilogr.	»	80
di cui già sistemati	»	80
Sviluppo totale dei binari	»	19.430
di cui già sistemati	km.	6.600

29. **Spese.** — Nell'esercizio 1924-25 per la sistemazione dell'armamento furono impegnate in conto spese complementari (parte ordinaria del bilancio) per la intera rete a scartamento ordinario lire 113.934.255,12, di cui lire 113.630.685,49 per rinnovamenti e lire 303.569,63 per rifacimenti, ed in conto patrimoniale lire 97.291.529,54 per maggior valore del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi; così la spesa complessiva, approvata per la sistemazione dell'armamento, ammontò a lire 211.225.784,66.

La spesa poi effettivamente consumata nell'esercizio 1924-25 per i suddetti lavori a carico delle approvazioni date nell'esercizio medesimo ed in quelli precedenti, fu di lire 25.688.442,05 in conto spese complementari per rinnovamenti e rifacimenti di tratti continui e di lire 22.123.915,13 in conto patrimoniale per maggiore valore del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi, così in totale lire 47.812.357,18.

30. **Lavori autorizzati.** — In base al programma succitato, nell'anno finanziario 1924-25, furono autorizzati i seguenti lavori:

a) rinnovamento con rotaie modello F. S. 50,6 per uno sviluppo complessivo di binari di	ml.	86.528
b) rinnovamento con rotaie modello L. P. francese da kg. 47 di un tratto di binario sulla linea Torino-Modane per uno sviluppo di	»	1.956
c) rinnovamento con rotaie modello F. S. 46,3 per uno sviluppo complessivo di binari di	»	785.748
d) rinnovamento col modello R. A. 36 S per uno sviluppo complessivo di binari di	»	88.988
e) rinnovamento con modelli ex-austriaci di alcuni tratti di binario sulle linee Trieste-Postumia e S. Pietro del Carso-Fiume per uno sviluppo complessivo di	»	13.784

f) rinnovamento con materiali usati buoni dei modelli da 36 kg. di uno sviluppo di binari di ml.	4.827
g) rifacimento con materiali usati buoni dei modelli di peso eguale o inferiore a kg. 36 di binari per uno sviluppo di »	19.464
h) rifacimento col modello R A. 36 S di 10 deviatori sulla linea Chilivani-Porto Torres.	
i) rafforzamento mediante l'aggiunta di appoggi, l'applicazione di piastre e modificazione della giunzione con l'impiego di piastroni doppi come il 1° tipo riformato o con le traverse accostate come il modello R. A. 36 S. di binari »	489.630,78

31. **Lavori eseguiti.** — I lavori autorizzati per rinnovamento, rifacimento e rafforzamento di binari e deviatori non poterono avere nell'esercizio 1924-25 lo svolgimento desiderato, per difficoltà incontrate nell'approvvigionamento dei materiali e specialmente delle traverse. Sono però in corso provvedimenti per superare le difficoltà accennate.

Dei detti lavori furono infatti eseguiti in base alle suindicate od a precedenti approvazioni i seguenti :

a) rinnovamento col modello F. S. 50.6 :

Compart. di Torino - Linea Torino-Confine Francese - binario ml.	612
» » Milano - » Domodossola-Iselle . . . - » »	1.538
» » Trieste - » Piedicolle-Trieste C. M. - » »	828
» » » - » Udine-Tarvisio - » »	5.040
» » Genova - » Alessandria-Genova . . - » »	1.212
» » » - » Genova-Spezia - » »	8.587
» » Firenze - » Firenze-Faenza - » »	500

Totale binario ml. 18.317

b) rinnovamento col modello L. P. francese da kg. 47 al ml. :

Compart. di Torino - Linea Torino-Modane - binario ml. 1.956.

c) rinnovamento col modello F. S. 46.3 :

Compartimento	LINEA	Binario	Deviatori e intersezioni
		ml.	n.
TORINO	Modane-Confine francese	936	1
»	Torino-Alessandria	5.400	2
»	Torino-Milano	3.927	—
MILANO	Milano-Chiasso	24.795	7
»	Alessandria-Piacenza	—	3
»	Milano-Brescia	33.412	18
VENEZIA	Brescia-Venezia	48.890	10
»	Verona-Brennero	200	—
GENOVA	Alessandria-Genova	—	1
»	Sampierdarena-Ventimiglia	25.522	10
BOLOGNA	Bologna-Rimini	27.972	—
»	Bologna-Pistoia	2.052	—
»	Bologna-Piacenza	120	—
FIRENZE	Pisa-Spezia	3.528	—
»	Vezzano-Pontremoli	3.291	7
»	Firenze-Chiusi	3.708	—
ROMA	Roma-Grosseto	5.004	—
NAPOLI	Napoli-Potenza	4.566	—
Totali . . .		193.323	59

d) rinnovamento col modello R. A. 36 S.:

Compartimento	LINEA	Binario	Deviatori e intersezioni
		ml.	n.
MILANO	Lecco-Colico	996	—
GENOVA	Genova (B. Polcevera)-Acqui	6.158	—
ROMA	Roma-Chiusi	—	5
NAPOLI	Cancello-Avellino	504	—
»	Avellino-Benevento	324	—
BARI	Foggia-Potenza	4.167	—
»	Potenza-Metaponto	4.101	—
REGGIO C.	Metaponto-Reggio C.	5.451	9
»	S. Eufemia B.-Catanzaro M.	504	—
PALERMO	Fiumetorto-Messina	6.270	—
»	Palermo-Bicocca	888	2
»	Siracusa-Licata	2.016	—
»	Palermo-Trapani	1.200	—
»	Aragona C.-Licata	—	1
»	Roccapalumba-P. Empedocle	1.341	—
»	S. Caterina X-Canicattì	1.151	—
Totali . . .		35.071	17

e) rinnovamento con modelli ex austriaci :

Comp. di Trieste-linea Trieste-Postumia G., binario ml. 510
 » » » » S. Pietro del Carso-Fiume » » 3116

Totale binario ml. 3626

f) rifacimento con materiali usati buoni dei modelli di peso uguale o inferiore o 36 kg.:

Compartimento	L I N E A	Binario	Deviatori
		ml.	n.
GENOVA	Sampierdarena-Ventimiglia	1.102	4
FIRENZE	Empoli-Chiusi	606	—
BARI	Foggia-Potenza	312	—
»	Brindisi-Otranto	810	—
Deleg. CAGLIARI	Decimo-Monteponi	3.400	—
»	Chilivani-Portotorres	7.693	10
»	Cagliari-Golfo Aranci	10.505	—
	Totale . . .	24.518	14

g) rafforzamento mediante l'aggiunta di appoggi, l'applicazione di piastre e modificazione delle giunzioni con l'impiego di piastroni doppi come il 1° Tipo Riformato o con le traverse accostate come il modello R. A. 36 S.;

Compart. di Firenze	—	Stazione di Firenze S. M. N.	—	binario ml.	639
»	»	Roma	—	Linea Roma-Cassino . . .	199.917
»	»	»	—	» Roma-Sulmona . . .	8.343
»	»	Napoli	—	» Cassino-Napoli . . .	141.084
»	»	Reggio C.	—	» Metaponto-Reggio . .	1.112
»	»	Palermo	—	» Palermo-Bicocca . .	596
»	»	»	—	» Aragona C. Licata . .	2.836
Deleg. di Cagliari	—	»	—	Cagliari-Golfo Aranci	5.389
»	»	»	—	» Chilivani-Portotorres	4.594

Totale binario ml. 364.510

NUOVI IMPIANTI

E MIGLIORAMENTI DI LINEE, STAZIONI, DEPOSITI, OFFICINE.

32. **Spese.** — Per provviste e lavori di carattere patrimoniale si impegnarono, per la rete principale entro e oltre i vecchi confini e per le ferrovie Sarde, lire 460.601.871,82.

Di tale somma, lire 404.058.795,73 riflettono lavori in genere, lire 14.781.992,87 riguardano lavori di elettrificazione delle linee, lire 41.761.083,22 materiali di esercizio in aumento di dotazione.

Nelle somme anzidette, approvate per lavori in conto patrimoniale, è compresa anche la parte a carico di altre amministrazioni pubbliche e di privati, e cioè con rivalsa, per l'ammontare di lire 1.560.060.

La spesa poi effettivamente consunta nell'esercizio 1924-25 per lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili, a carico delle approvazioni date nell'esercizio medesimo ed in quelli precedenti, ammonta a circa lire 136.800.000, ed a circa lire 120.300.000 quella per la elettrificazione delle linee.

33. Lavori eseguiti nelle stazioni e nelle fermate. — Per effetto degli ampliamenti eseguiti nelle stazioni e nelle fermate durante l'esercizio 1924-25 venne conseguito l'aumento di potenzialità sugli impianti che si rileva dal prospetto allegato N. 3.

In dipendenza dei programmi generali, vennero ultimati nel 1924-25 o si trovavano in corso di esecuzione al 30 giugno 1925 i principali lavori qui di seguito indicati :

a) *nuove stazioni e sistemazione generale dei servizi ferroviari in alcune località principali* : Torino (sistemazione generale in relazione all'abbassamento del piano del ferro e conseguente sistemazione della viabilità; Milano Centrale (nuova stazione viaggiatori); Milano Lambrate Smistamento (armamento); Busto Arsizio; Sestri Levante; Campiglia Marittima; Ancona Porto (arredamento ferroviario, impianto di un fascio binari sulla banchina XXIX Settembre, di binari, deviatori e piattaforme);

b) *lavori di ampliamento e di sistemazione in 52 stazioni*: Trofarello; Chivasso; S. Vincent, Morano sul Po, Mortara, Acqui, Bergamo, Bologna C., Modena, Ravenna, Legnago, Venezia Mare, Scalo S. Basilio, Venezia S. Lucia, Mestre, Trento, Verona P. N., Trieste Centrale, Prestane Mattegna, Alassio, Chiusi, Grosseto, Pisa C., Roma Termini, Tor Sapienza, Salone, Fiumicino, Ladispoli, Capriati al Volturno, Sulmona, Ancona, Acerra, Caserta, Cancellò, Valle di Maddaloni, Maddaloni Superiore, Portici, Salerno, Pontecagnano, Bari, Molfetta, Grassano-Garaguso, S. Eufemia Biforcazione, Guardavalle, Reggio Calabria C., Reggio Calabria Porto, S. Flavia, Brolo Ficarra, Canicattì, Cagliari, Porto Torres;

c) *nuovi scali merci* di Savona Fornaci, Torino Vanchiglia, Enas;

d) *ampliamento e sistemazione di scali merci e miglioramenti ai servizi merci in 40 stazioni*: Moncalieri, Nichelino, Novara Smistamento, Mortara, Spinetta, Sesto S. Giovanni, Como Lago, Ponte S. Pietro, Casalmaggiore, Cadeo, Bologna C., Bologna Smistamento, Ravenna, Alfonsine, S. Candido, Fortezza, Brescia, Verona P. N., Trieste C., Pisa C., Livorno S. Marco, Luni, Sarzana, Roma Ostiense, Roma Tuscolana, Pergola, Falconara, Napoli C., Pianerottolo, Salerno, Scafati, Battipaglia, Taranto, Soverato, Siderno, Bovalino, Reggio Calabria C., Trapani, Marsala, Catania C.;

e) *fasci e binari di deposito e manovra in 22 stazioni*: Ceva, Novara Smistamento, Alessandria, Lambrate Smistamento, Monza, Cassano d'Adda, Treviglio C., Villa Opicina, Novi S. Bovo, Genova Terralba, Firenze P. Prato, Roma Tiburtina, Orte, Sulmona, Castellammare Adriatico, Napoli C., Benevento, Condofuri, Palermo Lolli, Oristano, Chilivani, Sassari;

f) *nuovi binari d'incrocio, precedenze, ricovero, carico e scarico, manovra, progamento di binari d'incrocio, ecc., in 55 stazioni*: Vado Ligure, Savona Fornaci, Milano Farini, Gallarate, Albate Camerlata, Treviglio Ovest, Solarolo, Lugo, Trieste Servola, Sesana, Grignano, Piedicolle, Udine, Manarola, Riomaggiore, Genova-Calata est del ponte Colombo, Calata Boccardo, Molo Vecchio, Calata est del nuovo Bacino Vittorio Emanuele III, Incisa, Rifredi, Sesto Fiorentino, Certaldo, Massa, Spezia Migliarina, Roma Ostiense, Roma Trastevere, Bivio Mandrione, Pontegalera, Orbetello, Orte, Orvieto, Roma S. Pietro, Cerchio, Bugnara, Vigliano, Urbisaglia, Assisi, Napoli Sperone, Pompei, Benevento, Porta Rufina, Molfetta, Monopoli, Foggia, Curinga, Caulonia, S. Nicola Varco, S. Giacomo Calopezzati, Corigliano, Palermo C., Pollina, Castelvetro, D.rillo, Lambrate Scalo;

g) *deviazioni, raccordi, innesti di linee in 12 località*: Verona P. N. (impianto raccordo merci per Milano), Tarvisio Sobborgo (allacciamento verso Thorl-Maglern al binario di corsa di due binari tronchi per il Servizio Trazione), Salerno (allacciamento della stazione col Porto), Monteleone P. S. V. (impianto binario d'allacciamento della stazione col porto), Lambrate Smistamento (rialzamento della linea Milano-Venezia), Firenze (deviazione della linea Firenze-Pisa); deviazione linea in corrispondenza galleria Exilles fra Chiomonte e Salbertrand; in corso lavori di ampliamento a cura del Ministero dei LL. PP. per l'innesto della linea Legnago-Pojana; spostamento a monte della stazione di Sestri Levante e raccordi; deviazione della linea fra Bivio Poggio-reale e Napoli Sperone; deviazione del tronco d'ingresso della linea di Salerno in relazione all'ampliamento della stazione di Napoli C.; deviazione linea fra i km. 209,536 e 210,319 fra le stazioni di Calciano-Tricarico e Grassano-Garaguso;

h) *ampliamento, sistemazione, costruzione di fabbricati per viaggiatori in 34 stazioni*: Chivasso, S. Vincent, Morano P., Bergano, Ferrara, Venezia, S. Lucia, Prestane-Mattegna, Pontecagnano, Pesto, Chilivani, Mortara, Acqui, Tavernelle, Domegliara, Brennero, S. Candido, Assisi, Napoli C., Valle di Maddaloni, Maddaloni Superiore, Portici, Acerra, Borgo S. Donnino, Cesena, Bologna C., Dittaino, Brolo Ficarra, Ancona, Collarmele, Cerchio, Paterno, Crottaglie, Cagliari;

i) *ampliamento, sistemazione, costruzione, di magazzini per merci, piani caricatori in 30 stazioni*: Torino Vanchiglia, Santhià, Vercelli, Moncalieri, Trofarello, Casalmaggiore, Scafati, Battipaglia, Acerra, Portici, Dirillo, Villa Opicina, Duttogliano Scoppo, S. Daniele del Carso, Divaccia S. Canziano, Sesana, Prosecco, Opicina

Campagna, S. Pietro del Carso, Massa, Busalla, Scalo di Genova Dinegro, Civitavecchia, Allerona, Fabriano, Catania C., Dittaino, Cagliari, Bauladu ;

l) *ampliamento, sistemazione, costruzione di fabbricati diversi, padiglioni, ricoveri in 20 stazioni* : a Monza, Como S. Giovanni, Sondrio, Malles, Cremona, Padova C., Salerno, Potenza Inferiore, Chilivani, Trento, Ronco, Parma, Forlì, Palermo Porto, Civitavecchia, Roma T., Roma Sede Direzione, Generale, Foggia, Grassano-Garaguso, S. Basilio Pisticci;

m) *costruzione di pensiline e tettoie, demolizione di tettoie e sistemazione di tettoie e di pensiline in 15 stazioni* : Milano (Scalo Farini), Ferrara, Lavezzola, Massalombarda, Gorizia, Montesanto, Roma Termini, Casale Monferrato, Mortara, Alessandria, Assisi, Napoli, Benevento, Ascoli Piceno ed Imola;

n) *nuove fermate* di Torremuzza, Recale;

o) *trasformazione di fermate in stazioni* : Ponte Albanito, Ferruzzano, Campana, Camaro, S. Martino Piana ;

p) *sottovie e passerelle* : sottovia in ferro sull'avia Emilia al km. 2 + 372 della Parma-Pontremoli e sottovia in ferro presso Pisa (in corso), passerella pedonale a Cremona ;

q) *piattaforme e stelle per la giratura delle locomotive in 8 stazioni* : Milano C., Gallarate, Verona P. N., Trieste C., Piedicolle, Borgo S. Lorenzo, Palermo, Conza Andretta;

r) *stadere a ponte nelle stazioni* di Basigliano, Camposampiero ed al molo della Sanità del porto di Ancona, nuovo impianto ; Novi Ligure, Pergola, Montalbano Ionico, in sostituzione di altre di minor portata ;

s) *invasature per Ferry-boats*. Sono in corso a Messina i lavori di costruzione di una terza invasatura per *ferry-boats*, nonchè i lavori per la sostituzione del pontile fra la seconda e la terza invasatura ;

t) *lavori vari* a Torino P. N. ; prolungamento marciapiedi. Asti : soppressione del Bivio Casale-Alessandria : costruzione sottopassaggio per servizio viaggiatori in arrivo e destinazione all'esercizio ferroviario degli impianti costituenti lo Scalo ex-militare del Cristo. Milano C. ampliamento piazzale nord e sistemazione ingresso dalla linea di Monza . Mortara : complemento impianti nuova rimessa locomotive. Bologna C.: impianto sezione doganale. Adria : ricostruzione di una tettoia in cemento armato sul piano caricatore. Monfalcone : modificazione accesso alla piattaforma girevole e ricostruzione di una C. C. Civitavecchia : sistemazione dell'allacciamento tra il binario del Porto e l'ex Arsenale Bernini. Napoli C. : provvedimenti per la apertura all'esercizio della nuova linea Napoli-Pozzuoli Nocera Inferiore : lastricamento piazzale esterno della stazione. Trani : parziale pavimentazione marciapiedi interno ed impianto gru da 6 tonnellate. Bari Marittima :

chiusura della stazione, spostamento dal km. 2.079 al km. 2.300, della linea Foggia-Potenza, del P. L. per il R. Tratturo Foggia Tremanti-Barletta. Lambrate Smistamento: muro di cinta a difesa degli impianti ferroviari all'ingresso della stazione. Linea Chivasso-Asti: applicazione di inferriate alle finestre e di antiscuri alle porte dei F. V. Torino P. N.: prolungamento marciapiedi. Novara Smistamento: formazione piazzale per deposito combustibili (in corso). Casalmaggiore: ampliamento piazzale merci. Ferrara: sistemazione del piazzale merci P. V. e costruzione di una fognatura. Roma e Scali: costruzione marciapiede per fronteggiare i bisogni di Roma Termini per l'Anno Santo. Roma S. Lorenzo: impianto nuova dogana. Bari: pavimentazione marciapiede antistante al deposito locomotive del piazzale esterno. Trani: parziale pavimentazione marciapiede interno. Linea Cagliari-G. Aranci: provvedimenti di carattere igienico intesi a migliorare e sistemare i servizi sanitari in alcune stazioni della Rete Sarda.

34. Lavori eseguiti nelle officine, nei depositi locomotive e combustibili, nelle squadre rialzo ed impianti affini. — Durante l'esercizio 1924-25 vennero eseguiti molti lavori per completare nuove officine e nuovi depositi locomotive e combustibili e per sistemare ed ampliare officine, depositi e Squadre rialzo esistenti.

I lavori più importanti riguardano:

- Sistemazione interna del deposito locomotori di Bussoleno.
- Costruzione di un magazzino e di un locale per deposito materiali infiammabili nella squadra Rialzo di Novara Smistamento.
- Impianto officina per riparazione materiali elettrici nel deposito locomotori di Torino Smistamento.
- Sistemazione ed ampliamento dell'area per deposito carboni nella stazione di Ceva.
- Impianto del deposito T. E. ad Alessandria (sono in corso ulteriori lavori di completamento).
- Impianto 3° deposito provvisorio carboni a Lambrate Smistamento e lavori per ricavare un maggior numero di alloggi nel fabbricato del Deposito Locomotive della stessa stazione.
- Completamento degli impianti della nuova rimessa locomotive di Mortara (in corso).
- Costruzione del grande capannone per montaggio locomotive nelle officine di Verona (in corso).
- Costruzione di *tre* fosse a fuoco nel deposito locomotive di Bolzano.
- Costruzione di una rimessa locomotive in stazione di Brennero (in corso).

— Impianto di una piattaforma girevole e sistemazione di impianti per la trazione, nonchè del deposito combustibili a Trieste.

— Sistemazione degli impianti nel deposito locomotive di Udine.

— Sistemazione deposito locomotive di Novi S. Bovo per adibirlo a deposito trazione elettrica.

— Ultimato il ripristino della squadra Rialzo alla Mascarella (Bologna).

— Iniziata la prima parte dei lavori di completamento del nuovo deposito locomotive a vapore ed elettriche a Firenze (Romito).

— Ampliamento del deposito locomotive di Pistoia in dipendenza dell'elettificazione della Firenze-Bologna.

— Completamento del secondo gruppo lavori per la specializzazione delle Officine di Siena nella riparazione delle locomotive.

— Iniziato l'impianto di un nuovo deposito locomotive a vapore ed elettriche a Livorno.

— Ultimato l'impianto di un deposito locomotori a Spezia Migliarina (1 gruppo)

— Impianto di binari e fosse a fuoco nel deposito locomotive di Orte.

— Iniziato l'ampliamento del deposito locomotori di Roma S. Lorenzo in dipendenza dell'elettificazione della Roma-Avezzano.

— Sistemazione impianti nel deposito locomotive di Cassino.

— Sistemazione di vari riparti delle officine locomotive di Taranto (parte ultimati e parte in corso).

— Iniziato l'impianto di una squadra rialzo a Villa S. Giovanni.

— Ampliamento e sistemazione del Deposito locomotive di Licata.

— Sono stati poi eseguiti lavori di miglioramento agli impianti dei depositi locomotive di Napoli (Sperone), Benevento, Campobasso e delle squadre Rialzo di Napoli (Sperone), Napoli Centrale, Benevento, Caserta, Torre Annunziata Centrale, nonchè lavori di completamento e di sistemazione delle nuove officine veicoli e del nuovo deposito locomotive di Messina, delle officine di Torino e della squadra Rialzo di Alessandria.

35. Impianti per servizio d'acqua. — In relazione ai bisogni, si eseguirono, compatibilmente con le disponibilità del bilancio, nuovi impianti per il rifornimento alle locomotive, per gli usi potabili nelle stazioni e case cantoniere, per estinzione incendi, per platee di lavaggio, per riscaldamento ecc., cercando di migliorare le condizioni igieniche delle linee e delle stazioni e di conseguire economie nelle spese di esercizio per la fornitura dell'acqua.

I principali impianti meccanici di pompatura eseguiti o completati riguardano 15 stazioni : Lucignano, Arbia, Cagli, Fermignano, Bastia, Roccasecca, Chiaravalle,

Pesaro, Sannazzaro, Torino (Off. principale), Monza, Sondrio, Palermo Lolli, Enas, Terracina.

Le sistemazioni più importanti di condotte di alimentazione e di distribuzione, di aumento di capacità dei rifornitori od altro riguardano 20 stazioni: Châtillon, Villetta, Torre, Bozzolo, Marcaria, Castellucchio, Torrile, Casalmaggiore, Brescia, Sicciole, Castelbolognese, Bologna, Ascoli Piceno, Salerno, Foggia, Licata, Palermo Lolli, Frasso Dugenta, Bergamo, Spezia Migliarina.

Vennero inoltre eseguiti: la sistemazione degli impianti del servizio estinzione incendi a Bra, Alessandria, Parma e Siracusa; gli impianti di riscaldamento a Milano (Palazzo ex Litta) Verona P. N. (F. V.), Bologna (Palazzo ex Pizzardi), Roma Termini (Nuovo Palazzo poste), Foggia (Uff. S. M. G. V.), Roma Termini (impianto riscaldamento preventivo treni).

I principali impianti meccanici di pompatura in corso di esecuzione al 30 giugno 1925 sono quelli di Alessandria, Ponte S. Marco, Grosseto, Pergola, Bologna, Canicattì, Assisi, Bassano, Campiglia, Pisa.

Al 30 giugno erano in corso i lavori per la sistemazione di condotte di alimentazione e distribuzione, di aumento di capacità rifornitori, ecc. in 17 stazioni: Bassano, Bolzano, Vicenza (officine), Adria, Campiglia, Torino (officine principali), Verona P. N., Bologna, Pisa centrale, Civitavecchia, Mercato S. Severino, Pietragalla, Montemaggiore, Catania Acq., Enas, Solarussa, Decimo. Inoltre alla stessa data risultavano in corso di esecuzione i lavori relativi alla sistemazione impianti di riscaldamento a Venezia S. L. e a Brescia, nonchè l'impianto di un serbatoio per nafta da mc. 5000 nella stazione di Messina.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico delle stazioni, al 30 giugno risultavano ultimati 12 acquedotti a: Fabriano, Perugia, Cosenza, Sansinato (Catanzaro Marina e Sala), Taurasi, Condofuri (di uso promiscuo col Comune di Bova Marina), mentre alla stessa epoca risultavano in corso di esecuzione gli acquedotti di: Novi, Reggio Calabria, Monteamiata-Asciano, Lesece Auremiano, Partinico, Spaccaforno, Conza Andretta, Sicignano, Baragiano, Frasso Dugenta, Nicotera (di uso promiscuo col comune di Nicotera), Grottaglie-Taranto-Metaponto, acquedotto quest'ultimo che non si è potuto ancora iniziare per le pratiche lunghe e laboriose che si sono dovute svolgere con l'Ente Autonomo dell'Acquedotto Pugliese.

Furono pure eseguiti, quasi tutti con esito soddisfacente, pozzi tubolari di assaggio a notevole profondità per ricerca d'acqua, nelle stazioni di: Campiglia, Montepescali, Argenta, Pisa, S. Eufemia B.ne, Gioia Tauro, e al 30 giugno erano in corso di esecuzione i pozzi di Civitavecchia, Canello, Lavezzola, Forlì, Faenza, Borgo S. Donnino, Caserta, Gavorrano. Alla stessa data erano state allacciate all'Acque-

dotto Pugliese le nostre condotte di distribuzione di Foggia e Fasano e si trovavano a buon punto gli analoghi lavori per Trinitapoli, Cerignola e Spinazzola.

Sono stati ultimati gli esperimenti con aeromotori per pompatura acqua nelle stazioni di Pausula, Montalto di Castro e Trebisacce e gli impianti stessi sono stati presi in definitivo servizio con risparmio di spese di esercizio e di accudienza. Un analogo impianto eseguito nella stazione di S. Eufemia trovasi tuttora in esperimento.

Per quanto riguarda infine i provvedimenti per migliorare il servizio di pulizia e rifornimento acqua alle carrozze e lavaggio carri, al 30 giugno furono ultimati gli impianti nelle stazioni di Roma Termini, Alessandria, Acqui, Casale, Venezia S. L., Taranto, Agropoli, Castelnuovo Vallo, mentre alla stessa data risultavano approvati ed iniziati analoghi impianti per Milano Centrale, Firenze S. M. N., Lecco, Udine, Piedicolle, Tarvisio Sobborgo, Castelfranco Veneto, Napoli Centrale, Siracusa Centrale, Palermo Centrale.

Acquedotto delle Madonie. — Sono stati ripresi tutti i lavori dell'acquedotto delle Madonie tanto che al 30 giugno 1925 si è potuto fornire d'acqua oltre che i comuni di Petralia Soprana, Bompietro, Alimena, Resuttano, S. Caterina Villarmosa, anche i comuni di Caltanissetta e S. Cataldo, nonchè le stazioni di S. Caterina Xirbi, Caltanissetta e Imera.

Sono stati appaltati i lavori per la posa in opera di tutte le condotte, la costruzione del serbatoio n. 3 a Caltanissetta, i lavori di captazione delle sorgenti Faguara e Fra Paolo, nonchè i lavori di attacco della galleria attraverso il Monte S. Salvatore anche dal lato nord.

Quasi tutti i materiali metallici occorrenti per l'acquedotto vennero forniti e sono già stati distribuiti sui luoghi di impiego e tutti i lavori hanno proceduto con la dovuta alacrità. Al 30 giugno erano stati perforati ml. 750 di galleria attraverso il Monte S. Salvatore.

36. Dormitori per il personale. — Durante l'esercizio 1924-25 venne provveduto alla sistemazione di vari dormitori esistenti per il personale di macchina e dei treni, nonchè all'ampliamento dei dormitori a Bra, a Torino Smistamento, a Savona Fornaci, a Borgo S. Donnino, a Venezia Mare, a Follonica, a Monte Amiata, a Porto Civitanova ed a nuovi impianti, con apposite costruzioni o adattamento di fabbricati esistenti, ad Acqui, a Malles, a Spezia Migliarina, a Torre Annunziata C., a Paola.

Al 30 giugno 1925 si trovavano in corso i lavori per gli impianti di nuovi dormitori a Cassino, a Falconara, a Chilivani.

Durante l'esercizio 1924-25 furono messi 184 letti nei nuovi dormitori e furono aggiunti 17 letti nel dormitorio di Venezia Mare.

37. **Risanamenti di massiciata.** — Nell'esercizio 1924-25, sulle linee dell'intera rete venne provveduto per ogni singolo Compartimento al risanamento della massiciata ed al ricarico dei binari per i seguenti sviluppi :

	Risanamento binari ml.	Ricarichi binari ml.	Quantità di ghiaia impiegata mc.
<i>Compartimento:</i> Torino	58.699	6.908	45.331
» Milano	54.276	3.152	27.910
» Venezia	54.623	52.359	48.513
» Trieste	41.950	37.250	56.380
» Genova	18.865	8.253	24.920
» Bologna	72.430	49.855	26.652
» Firenze	43.012	53.700	51.457
» Ancona	24.287	37.556	105.588
» Roma	200.184	117.763	73.686
» Napoli	30.655	45.210	18.221
» Bari	6.687	73.419	27.669
» Reggio C.	31.713	21.967	34.359
» Palermo	11.122	40.771	27.602
<i>Delegazione:</i> Cagliari	12.795	3.027	5.723
TOTALI	661.298	551.190	574.011

38. **Raddoppiamento di binari.** — Dal prospetto allegato n. 4 risultano i tronchi sui quali venne attuato il secondo binario nell'esercizio 1924-25 e quelli nei quali il raddoppiamento era in corso di esecuzione o semplicemente approvato al 30 giugno 1925.

39. **Ponti metallici.** — Nel presente esercizio, essendo stati assegnati adeguati fondi per il rinnovamento dei ponti metallici, si è potuto dare un forte sviluppo ai relativi studi e lavori.

Fra i più importanti lavori ultimati nell'esercizio, nei quali la sistemazione è avvenuta mantenendo la struttura metallica, si citano: la sistemazione con nuove travate metalliche del ponte sul fiume Esino nella Terni-Falconara ; la costruzione di una nuova travata sul fiume Aniene presso Lunghezza ed il rafforzamento di altre 8 minori della linea Roma-Avezzano ; la sostituzione di 10 travate metalliche nella linea Cervaro-Napoli ; la costruzione di una nuova travata metallica sul torrente S. Giovanni presso Brindisi di Montagna ; e la sostituzione di due travate metalliche nella linea Cagliari-Golfo Aranci.

Fra i lavori in corso di esecuzione, iniziati od in corso d'appalto si citano : la sostituzione della travata metallica sul torrente Spotorno nella linea Sampierdarena-Confine Francese (iniziato), il ripristino della travata sul torrente Sansobbia nella linea Sampierdarena-Confine Francese ; la sostituzione dei ponti a travata metallica a tre luci sul Cervo e sul Centa nella linea Sampierdarena-Confine Francese (in corso di appalto) ; la sistemazione mediante travata metallica nuova del ponte sulla Dora di Serre la Voûte e sulla Dora di Pont Ventoux nella linea Torino-Modane (in corso di appalto) ; la sostituzione di travate nuove nei ponti Rio Rosso, S. Antonio e Strada di Loutre nella linea Torino-Modane (in corso di appalto) ; la sistemazione con travate metalliche dei ponti sul Lesina e sul Mallero e di altri 7 ponticelli nella linea Colico-Sondrio ; la sostituzione con nuove travate dei ponti Ratti, Codera, Schiesone e Meretta della linea Colico-Chiavenna (in corso di appalto); la sistemazione con tre travate indipendenti del ponte sull'Adda a Pizzighettone (iniziato); la sostituzione della travata sul Moserlahn nella linea Bolzano-Malles; la sistemazione del ponte a due luci sul Livenza a S. Stino e del ponte a tre luci sul Piave a S. Donà; la costruzione di 36 travate nuove per il ponte sul Tagliamento a Casarsa (iniziato) e la costruzione di 7 travate per il ponte sull'Isonzo a Pieris ; la sistemazione del ponte sul Follo nella linea Modena-Verona (iniziato) e la sistemazione dei seguenti ponti della linea Ferrara-Rimini : sul Reno (iniziato) Fiumi Uniti, Bevano, Savio, Santerno, Lamone e Senio nonchè nove travate minori, tutti in corso di appalto ; la sistemazione del ponte sul Tevere presso Orte (in corso di appalto); la sistemazione del ponte sul torrente Foce e di cinque ponticelli nella linea Roma-Sulmona (in corso di appalto) ; la sostituzione di una travata metallica sul Pescara e la sostituzione di una travata sul Fortore nella linea Castellammare-Foggia ; la costruzione di quattro travate e la sistemazione di un ponte con due travate sul fiume Pescara nella linea Pescara-Sulmona (in corso di appalto) ; la sostituzione della travata del ponte sul Miscano nella linea Foggia-Napoli (in corso di appalto) ; la sostituzione della travata del ponte sul torrente Cervaro al km. 43.935 della linea Cervaro-Napoli (in via di ultimazione) ; la sostituzione della travata continua sul Sele nella linea Napoli-Potenza con cinque travate indipendenti ; la sistemazione dei ponti Bonifica, Solofrone e Sele nella linea Battipaglia-Reggio C. (iniziati) ; la sostituzione delle travate sul Bradano (iniziato), sul Minacciola (iniziato), sul Taro (in corso di appalto) nella linea Taranto-Metaponto ; la sistemazione dei ponti a travata metallica sul Rondese e sull'Amendolea nella linea Metaponto-Reggio Calabria ; la sostituzione della travata sul Gennarino nella linea Bari-Taranto (in corso di appalto) e la sistemazione con nuove travate di 16 ponti della linea Battipaglia-Reggio Calabria fra i quali quello a quattro luci sul torrente Lao, quello di due luci sull'Angitola e due ponti sul fiume Savuto.

40. **Ponti in muratura ed in cemento armato.** — I principali ponti e cavalcavia in muratura e in cemento armato ultimati al 30 giugno 1925 sono : il cavalcavia sul Viale Stupinigi in corrispondenza della curva di raccordo Torino Smistamento-Modane ; il cavalcavia in corrispondenza del prolungamento del Corso Dante a Torino ; il cavalcavia al chilometro 90,624, della linea Torino-Genova ; i lavori di sistemazione con piattabande in cemento armato di alcune travate in ferro sulla linea Divaccia-S. Canziano-Pola ; il ponte sul torrente Sansobbia della linea Sampierdarena-Ventimiglia ; i lavori di sistemazione con piattabande in cemento armato in corrispondenza dei torrenti Bruna (km. 203,601) e Pelagone (km. 205,231) della linea Grosseto-Pisa ; sostituzione del sottovia in ferro di m. 3 al chilometro 115,659 con altro costruito al chilometro 115,807,50 fra Castiglione in Teverina e Baschi ; i 7 ponti in sostituzione di altrettante travate in opera ai torrenti Cetraro, Scala di Guardia, Mercado ; Bagni, Belvedere e Maddalena della linea Battipaglia-Reggio Calabria ; il ponte sul torrente Castelluccio della linea Bicocca-Siracusa ; il ponte sul torrente Agira della linea Bicocca-Pirato, il ponte sul torrente Marcellino al chilometro 288,450 della linea Bicocca-Siracusa.

Fra i principali lavori in corso al 30 giugno 1925 figurano : costruzione dei cavalcavia del Corso Vinzaglio ed Orbassano a Torino ; costruzione del cavalcavia di via Cassini a Torino ; sistemazione con struttura muraria del ponte a travata metallica sul Rio Mollières al chilometro 58,339,25 fra Chiomonte e Salbertrand della linea Torino-Modane ; costruzione del ponte sull'Isonzo presso Salcano e quello sul Fella presso Bagni di Lusnizza ; costruzione del cavalcavia per la strada di Galliera a Bologna C. ; costruzione ponte in muratura al chilometro 83,352 in dipendenza della bonifica di Coltano della linea Pisa-Livorno ; costruzione nuovo ponte sul torrente Zappulla della linea Bicocca-Siracusa.

41. **Lavori di sistemazione dei passaggi a livello.** — Nell'anno 1924-25 vennero eseguiti varii impianti di sbarre manovrabili a distanza pei passaggi a livello. Inoltre per quelli da lasciare aperti ed incustoditi, e dei quali si parla in modo particolareggiato al successivo punto 46, furono eseguiti e completati numerosi impianti di tabelle di avviso, segnali indicatori di avviso e preavviso e di cartelli del Touring Club.

Per tali lavori si incontrò una spesa complessiva di lire 2.015.800.

42. **Lavori diversi.** — Per l'arredamento dei porti, a carico della somma di lire 6.484.000, che in base alla legge 14 luglio 1907, n. 542, deve gravare sul bilancio ferroviario (parte straordinaria) venne a tutto il 30 giugno 1924 autorizzata la spesa di lire 3.695.144,45, che, in seguito ad una riduzione di impegno per impianti binari

ed apparecchi caricatori del carbone nel porto di Napoli; si riduce al 30 giugno 1925 alla somma di lire 2.976.144,45.

Alla data del 30 giugno 1925 erano in corso i lavori a carico del ministero dei Lavori Pubblici per l'impianto di binari, stadere, piattaforme compresi nel 1° gruppo di lavori per l'arredamento del molo di ponente e per la sistemazione dello scalo S. Basilio nel porto di Venezia.

Erano pure in corso studi e progetti per notevoli impianti nei porti di Napoli, Brindisi, Reggio Calabria e lavori nei porti di Monteleone Calabro e Porto S. Venere.

43. **Case cantoniere, fabbricati per alloggi, case economiche.** — Anche nell'esercizio 1924-25 si ebbe cura di migliorare le condizioni di abitabilità del personale della linea sia con opportuni adattamenti e miglioramenti (impianti di latrine, fontanelle, cisterne, forni da pane) delle case cantoniere e dei fabbricati per alloggi esistenti, sia con nuovi impianti.

Mediante nuove costruzioni, ampliamenti ed adattamenti di fabbricati esistenti, vennero ricavati nuovi alloggi per il personale ad Acqui, Torino Smistamento, Savona L., Savona F., Rimini, Granarolo, Brescia, Vicenza, Tavernelle, Trecate, Postumia, Finalmarina, Ripalta, Napoli C., Torre Annunziata città, Benevento, Potenza Inferiore, Nola, Sibari, Paola, Reggio Calabria, Tropea, Sciarra, Alcamo, Gallitello.

Al 30 giugno 1925 erano in corso lavori analoghi a Torino P. N., Lambrate Smistamento, Lambrate, Ortica, Savona L., Bologna, Postumia, Postumia Grotte, Arce, Isola Liri, Sora, Napoli C., Valle di Maddaloni, Grassano-Garaguso, Cosenza, Reggio Calabria, Castrogiovanni, Chilivani, Cagliari, Monti.

Nell'esercizio 1924-25 vennero condotti a termine i lavori di costruzione di nuove case per ferrovieri a Milano (Via Sauro n. 5, via Sauro n. 7, Viale Brenta, via Assura, Lambrate Ortica), Domodossola, Voghera, Venezia, Mestre, Treviso, Padova, Brescia, Verona, Vicenza, Grosseto, Firenze, Roma (Viale Scalo Merci Tiburtina), Falconara, Ancona (Piazza Mussolini e Corso Carlo Alberto), Fabriano, Terni, Foligno, Benevento, Campobasso, Salerno, Avellino, Foggia, Bari, Barletta, Cosenza, Paola, Catanzaro M., Palermo.

Al 30 giugno 1925 erano in corso i lavori per la costruzione di nuove case a Bologna (fra le vie Jacopo della Quercia e Domenico Zampieri), Pisa C., Civitavecchia, Foggia (7° isolato), Bari, Lecce, Taranto (suolo De Luca), Brindisi.

Le case economiche ultimate ed occupate nell'anno 1924-25 comprendevano, in 30 centri, 169 fabbricati con 2654 alloggi; cosicchè al 30 giugno 1925 si avevano complessivamente in 49 centri, 288 fabbricati con 6254 alloggi.

44. **Lavori di ripristino e di completamento nelle terre liberate e nelle nuove provincie.** — Durante l'esercizio si continuarono i lavori di ripristino delle linee e delle opere danneggiate dalle azioni di guerra nelle terre liberate e nelle nuove provincie, nonchè di completamento degli impianti in queste ultime, in conto delle approvazioni accordate negli esercizi precedenti.

I lavori stessi riguardano principalmente le linee : Mestre-Udine, Montebelluna-Susegana, Mestre-Portogruaro, Mestre-Primolano, Treviso-Belluno-Calalzo, Piedicolle-Trieste, Udine-S. Giorgio di Nogaro.

SORVEGLIANZA DELLE LINEE.

45. **Sistemazione del servizio di vigilanza:** — Nell'esercizio 1924-25 si continuò l'estensione del sistema di vigilanza mediante guardalinee, sempre con ottimo risultato su altri 500 chilometri di linea, in modo che il nuovo sistema alla fine dell'esercizio era attuato su 13.500 chilometri circa.

46. **Passaggi a livello.** — In base al R. decreto n. 1608 del 7 novembre 1920, vennero durante l'anno 1924-25 lasciati aperti ed incustoditi altri 32 P. L.

D'altra parte, in seguito a rigorosa revisione delle condizioni dei P. L. che precedentemente erano stati aperti, si è ritenuto opportuno di ripristinare la chiusura a 221 P. L. per alcuni dei quali vennero applicate sbarre manovrabili a distanza, o cancelli, o sbarre girevoli, per altri fu ripristinato il presenziamento a mezzo di personale dell'Amministrazione, ed altri infine vennero consegnati agli utenti.

Con i suddetti provvedimenti, il numero complessivo dei P. L. aperti ed incustoditi è stato ridotto da 7034 a 6845.

Per la protezione automatica dei passaggi a livello aperti ed incustoditi, sono stati proseguiti, a titolo d'esperimento, gli impianti di appositi segnalatori ottici ed acustici.

In base alla legge n. 272 del 30 giugno 1906, vennero consegnati, durante il detto esercizio, ai singoli utenti altri 147 P. L. privati, in modo che il numero complessivo dei P. L. in consegna agli utenti è salito a 3843.

I passaggi a livello ai quali vennero, durante l'anno, applicate sbarre manovrabili furono 247, con che il quantitativo di tali passaggi a livello raggiunse un totale di 1677 in tutta la rete.

Altri 45 P. L. vennero, durante l'esercizio 1924-25, soppressi, parte in seguito a trattative con gli interessati, parte in dipendenza di lavori eseguiti lungo le linee e nelle stazioni per modificazioni e riordinamento degli impianti.

In sostituzione di un certo numero dei P. L. soppressi venne provveduto alla costruzione di 9 cavalcavia, 13 sottovia e 7 deviazioni di strade.

Al 30 giugno 1925 erano inoltre in corso lavori per rendere possibile la soppressione di altri 21 P. L. da sostituirsi con 5 cavalcavia, 3 sottovia e 12 deviazioni di strade.

Fin dall'esercizio 1923-24 si era cominciato a provvedere alla custodia di alcuni passaggi a livello a mezzo di persone estranee alla Amministrazione (assuntori o assunatrici). Tale provvedimento, avendo dato buoni risultati, fu intensificato nell'esercizio 1924-25 limitatamente ai posti che si resero vacanti, e verrà gradatamente esteso.

Finora è stata affidata ad assuntori la custodia di 238 P. L. con un compenso che oscilla fra le lire 700 e le lire 3000 annue per ciascun P. L. e soltanto per qualche caso eccezionale si è andati oltre le lire 3000.

47. **Visite alla linea.** — Le visite alla linea furono mantenute in via normale e nei limiti di due giornaliere per le linee importanti e di una per le altre, senza che si siano verificati inconvenienti di sorta, e si è continuato l'esperimento della soppressione della visita nei giorni di riposo settimanale dei guardalinee.

48. **Economie di personale.** — Coi provvedimenti di cui sopra si ottenne una ulteriore economia effettiva di 232 guardiani e 287 guardabarriere.

Il totale degli agenti così economizzati ascese complessivamente a 5034 guardiani e 5414 guardabarriere, con una minore spesa annua di oltre 77 milioni, tenuto conto delle recenti nuove paghe del personale.

49. **Servizio di sorveglianza sulle linee della Venezia Giulia e Tridentina e su quelle della Sardegna.** — Sulle linee che facevano parte delle cessate Delegazioni di Trento e di Trieste è stato attuato completamente il nuovo sistema di vigilanza con guardalinee ed è stata in piccola parte attuata l'apertura dei P. L. sulle linee dove prima non era consentito dalle leggi austriache.

Per le linee della Sardegna i provvedimenti stessi non sono ancora stati attuati.

IMPIANTI DI ELETTRIFICAZIONE.

50. **Consistenza degli impianti.** — Il 26 aprile 1925 l'esercizio a trazione elettrica venne esteso anche al tronco Genova-Sestri Levante, limitatamente però ad alcuni treni, e dal 10 maggio venne effettuato regolarmente per tutti i treni.

Nello stesso mese di maggio fu esteso alla linea merci degli scali di Genova (Molo vecchio-quadrivio traversata-Genova P. P.), e alla fine di giugno sulle linee Sampierdarena-S. Benigno e Campasso-S. Benigno.

Per queste nuove aperture e per i lavori di sistemazione degli impianti già esistenti, la consistenza degli impianti di trazione elettrica al 30 giugno 1925 risultò quella qui appresso indicata :

1° *Impianti costruiti ed esercitati dall'Amministrazione :*

tronchi in servizio a trazione elettrica, lunghezza d'esercizio	km.	855,2
binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni).	»	1786,4
condutture di alimentazione (1).	»	539,5
condutture primarie per il trasporto dell'energia (2).	»	1575,4
coppie fili telefonici adibiti all'esercizio degli impianti.	»	4124-
sottostazioni di trasformazione statiche.	n.	29

con potenza complessiva di macchinario installato di KVA 111.930 e rotanti n. 8 con una potenza complessiva di macchinario installato di KVA 17.300.

Sottostazioni di trasformazione statica ambulanti n. 11 di cui 10 della potenza complessiva di KVA 22.500 ed una di KVA 430.

In complesso si hanno in media KVA 151,1 di trasformatori per chilometro di linea elettrificata e una sottostazione (escluse le ambulanti) per ogni 23 chilometri circa di linea elettrificata.

2° *Impianti esercitati dalle ferrovie dello Stato nel Trentino :*

tronchi in servizio a trazione elettrica (3).	km.	74,9
binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni) (4)	»	82,5
condutture di alimentazione.	»	20,95
condutture primarie per il trasporto dell'energia.	»	44,78
coppie di fili telefonici adibiti all'esercizio degli impianti	»	65,7
sottostazioni di trasformazione rotanti.	n.	4

con potenza complessiva di macchinario installato di KVA 1530.

(1) Dei quali km. 354,1 di linea aerea e km. 185,4 di cavo unipolare.

(2) Dei quali km. 145,7 di linea aerea e km. 118,4 di cavo trifase.

(3) Dei quali km. 59,6 a scartamento di m. 1,00.

(4) Dei quali km. 60 a scartamento di m. 1,00.

3° *Impianti costruiti ed esercitati da Società private per conto dell'Amministrazione :*

Condutture primarie :

a) che alla scadenza dei contratti in vigore passeranno di proprietà dell'Amministrazione, km. 1136 di terne aeree ;

b) che resteranno invece di proprietà delle Società, km. 730, dei quali 720 di terne aeree e 10 di cavo trifase. Di queste primarie attualmente solo km. 290 servono esclusivamente per il servizio ferroviario a 16 periodi ed i rimanenti 440 chilometri servono normalmente per il trasporto dell'energia a 50 periodi.

Sottostazioni di trasformazione statiche :

a) che alla scadenza dei contratti passeranno di proprietà dell'Amministrazione : n. 7 con potenza complessiva di macchinario installato di KVA 39.900 ;

b) che resteranno invece di proprietà delle Società : n. 3 (S. Giuseppe, Lavagnola, Voltri) con potenza complessiva di macchinario installato di KVA 12.000.

4° *Centrali elettriche.* — Le centrali che alimentano le linee ferroviarie elettrificate sono 10 : di cui 7 (sei idrauliche e una termica) di proprietà di Società private e da esse direttamente esercitate ; 3 (due idrauliche e una termica di riserva) di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria e da questa esercitate.

51. **Impianti ultimati o in corso.** — I principali lavori per l'elettrificazione delle linee o per la produzione di energia, compiuti durante l'esercizio od in corso al 30 giugno 1925, sono i seguenti :

Linea Genova-Spezia-Pisa-Livorno. — Al giorno 30 giugno era ultimata tutta la linea primaria a due terne da Busalla a Torre del Lago in modo da poter prelevare energia a 4000 Volt dalla centrale delle Torbiere d'Italia, trasformandola da 4000 a 60.000 Volt per mezzo di 5 sottostazioni ambulanti provvisoriamente installate nei pressi della Centrale stessa in attesa dell'ultimazione della sottostazione di Torre del Lago. In questa sottostazione sono in corso i lavori di montaggio del macchinario. Proseguono inoltre i lavori per il completamento della linea primaria da Torre del Lago a Livorno ; si è iniziato il montaggio del macchinario nelle cabine e sottostazioni, tranne che nella sottostazione di Livorno, per la quale si sta costruendo il fabbricato, è ultimata la palificazione della linea di contatto e delle condutture di alimentazione ed è iniziato il montaggio delle sospensioni delle linee di contatto.

I lavori sono particolarmente avanzati sul tronco Sestri L.-Spezia.

Linea Bologna-Faenza-Firenze e Bologna-Pistoia-Firenze.

Sulla linea Bologna-Pistoia-Firenze sono ultimati i fabbricati ed è in corso il montaggio dei macchinari in tutte le cabine e nelle sottostazioni di Vaioni e Por-

retta ; in avanzata costruzione i fabbricati delle sottostazioni di Rifredi, Sasso e Vergato.

Sulle linee primarie Bologna-Firenze è in corso il montaggio degli isolatori ed in alcuni tronchi si è iniziata la tesatura dei fili.

Sono in corso di montaggio le sospensioni della linea di contatto eccetto che nelle stazioni di Bologna, Porretta, Pistoia, Prato, Rifredi e Firenze S. M. N., ove si stanno completando le palificazioni contemporaneamente alla sistemazione dei binari.

È ultimata la palificazione per le condutture di alimentazione ed è stato eseguito il montaggio delle mensole porta-isolatori e, in parte, degli isolatori.

I lavori della Bologna-Faenza-Firenze sono sospesi.

Linea Roma-Avezzano-Sulmona.

Ultimati i fabbricati di tutte le cabine e sottostazioni, è in corso il montaggio del macchinario ; ultimata completamente la linea primaria da Roma a Carsoli, è in corso di ultimazione la palificazione per il tratto da Carsoli alla Centrale di Anversa.

Sulla linea di contatto da Roma ad Avezzano è in corso il montaggio delle sospensioni e da Avezzano a Sulmona è in corso il completamento della palificazione ed è in parte eseguito il montaggio delle sospensioni nelle stazioni.

Linea Roma-Nettuno. — I lavori di elettrificazione sono sospesi dovendo essi coordinarsi con quelli della prossima elettrificazione della direttissima Roma-Napoli.

Linea Napoli-Pozzuoli. — Completato il montaggio del macchinario nelle sottostazioni di conversione di Napoli e Fuorigrotta ; eseguita la posa della terza rotaia per circa due terzi. Tutto l'impianto sarà ultimato entro l'agosto 1925.

Linea Foggia-Benevento. — Il 1° gennaio 1925 la linea primaria a 60.000 Volt iniziò regolare servizio di trasporto di energia provvisoriamente per conto della Società Meridionale di Elettricità dietro pagamento di congruo canone.

Sono stati iniziati i lavori di elettrificazione della linea col sistema a corrente continua 3000 Volt ; al 30 giugno erano in costruzione i fabbricati delle sottostazioni e ultimati quelli dei posti di guardia. In corso la costruzione delle basi di fondazione dei pali.

Linea primaria Cuneo-S. Dalmazzo di Tenda. — Il 18 febbraio 1925 venne ultimata, eseguendo anche la relativa prova di tensione dalla Centrale di S. Dalmazzo.

L'allacciamento colle primarie della Società Maira a Cuneo fu eseguito alla fine di maggio 1925 e da tale data la linea venne messa regolarmente in servizio.

Linea primaria Torre del Lago-Vaioni. — Sono state ultimate le fondazioni speciali in calcestruzzo per il passaggio nel lago di Massaciuccoli e della zona torbida adiacente e sono in costruzione i relativi pali.

Nel tratto rimanente sono state in gran parte costruite le fondazioni e innalzati i pali e sono state indette le gare pel montaggio degli isolatori e la tesatura dei fili.

Centrale idroelettrica di Bardonecchia. — Sono cominciate le consegne della seconda condotta forzata del Melezet, che sarà ultimata entro il corrente anno 1925.

Sono ultimati gli scavi della diga sul Rochemolles e gli impianti di cantiere, ed è stato iniziato il getto del calcestruzzo. Tale diga sarà ultimata entro il 1927.

Impianti idroelettrici del Reno e delle Limentre e Centrale di Pavana. — Ultimata la diga sul Reno compreso il montaggio delle paratoie. La costruzione della diga di Pavana è quasi completata e si presume di porla in carico entro il corrente anno.

Per le dighe di Suviana e Castrola sono state ultimate le opere di deviazione del torrente e completati i sondaggi e le altre indagini geognostiche.

Sono in corso le pratiche per la gara di appalto della costruzione della prima di esse dell'altezza di m. 88 sulle fondazioni e del volume di circa 240.000 metri cubi di calcestruzzo. Delle due gallerie canali, Reno-Limentra di Sambuca e Limentra di Sambuca-Limentra di Treppio, sono già eseguite circa i $\frac{4}{5}$ dei lavori.

Centrale di Pavana. — È in costruzione la centrale idroelettrica provvisoria di Pavana che utilizzerà le acque del Reno e della Limentra di Sambuca raccolte dalla diga di Pavana durante il periodo di tempo occorrente pel compimento degli impianti; i relativi macchinari sono già stati tutti ordinati, e sono previsti adatti per la loro utilizzazione in seguito nella centrale di Castrola sulla Limentra di Treppio.

Impianto idroelettrico del Sagittario. — Proseguono i lavori; ultimato il montaggio delle due condotte forzate, presso che coperta la sala macchine del fabbricato della centrale principale ed in avanzata costruzione la diga del bacino di compenso. In corso i lavori alla diga del bacino di presa, ed iniziato il rivestimento della vasca di carico. Dell'impianto complementare, finite le opere di presa ed il canale, si stanno costruendo la centralina e la vasca di carico.

Centrale termoelettrica della Chiappella. — Approvato il 20 ottobre 1924 il progetto di ampliamento e sistemazione, hanno avuto luogo alcune gare per la fornitura del macchinario.

Linee Valtellinesi. — Sono state ultimate e messe in servizio le nuove quattro sottostazioni di Castione, Mandello, Bellano e S. Cassiano in sostituzione delle vecchie sottostazioni di Lecco, Abbadia, Lierna, Bellano, Dorio, Samolaco, Chiavenna, Ardenno e Castione, conseguendo una notevole economia nelle spese di personale addetto all'esercizio degli impianti stessi.

52. **Studi e progetti.** — Sono in corso pratiche per la concessione di derivazione delle acque dei fiumi Isarco e Rienza.

È in corso lo studio per l'ampliamento della centrale di Morbegno, la cui energia di supero, oltre quella occorrente per la linea di Valtellina, potrà venire trasportata mediante apposita linea primaria a 60.000 Volt a Monza per essere eventualmente utilizzata su altre linee di prossima elettrificazione.

53. **Preparazione e stipulazione di contratti per fornitura di energia elettrica:** — Allo scopo di regolare meglio le attuali forniture di energia elettrica da parte delle varie ditte fornitrici e per assicurare una maggiore disponibilità alle linee attualmente in esercizio ed a quelle su cui dovrà tra breve essere attivato l'esercizio con trazione elettrica, sono stati concordati i seguenti contratti:

1° Con le Società « Maira-Negri » per conglobare e in parte modificare le condizioni contrattuali dei contratti iniziali;

2° Con la Società « Edison » per fornitura di 30 milioni di chilovattora annui ad Arquata per meglio dotare la rete Ligure-Piemontese, specialmente nella stagione invernale;

la fornitura dovrà iniziarsi nel prossimo mese di ottobre;

3° Con la Società « Torbiere d'Italia » per fornitura di 25 milioni di chilovattora annui a Torre del Lago;

la fornitura che dovrà servire sulla Riviera ligure e sulla Porrettana è già stata iniziata nell'inverno scorso, dando valido contributo durante la crisi di energia sulla rete ligure-piemontese.;

4° Con la Società « Adamello ed Ozola » per la fornitura a Spezia di 15 milioni di chilovattora annui.

Tale fornitura avrà inizio alla fine del 1926;

5° Con la Società elettrica interregionale Cisalpina per la fornitura di circa 15 milioni di chilovattora annui a Bologna;

6° Con la Società industriale elettrica del Mugello per la fornitura di circa 20 milioni di chilovattora annui a Barberino di Mugello.

In relazione ai detti contratti, all'Amministrazione ferroviaria compete di costruire:

la sottostazione di trasformazione statica di Arquata, che dovrà ricevere l'energia a 16 periodi e 4000 Volt dalla vicina sottostazione di conversione Edison, ed innalzarla a 60.000 per i bisogni della rete ligure piemontese;

la sottostazione di Torre del Lago per elevare da 4000 a 60.000 Volt l'energia ricevuta dalla Società « Torbiere d'Italia ».

L'Amministrazione inoltre ha appaltato i lavori per la sottostazione di Bologna, nella quale sarà ricevuta l'energia della Società interregionale Cisalpina per convertirla da 42 a 46 periodi, e sta studiando i progetti :

per la condotta primaria a 60.000 Volt che si dovrà costruire da Aulla, luogo di consegna dell'energia elettrica della Società « Adamello ed Ozola », fino alla sottostazione di Spezia ;

per la sottostazione di Barberino di Mugello, la quale servirà ad innalzare da 4000 a 60.000 Volt l'energia della Società industriale elettrica del Mugello per poi trasportarla verso la sottostazione di Bagni della Porretta e verso quella che sarà costruita a S. Piero a Sieve.

IMPIANTI MECCANICI.

54. **Impianti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento di sicurezza.** —

Nell'esercizio 1924-25 furono eseguiti ed ultimati nuovi impianti di apparati centrali e sistemati quelli esistenti nelle stazioni di Asti (Cab. C.), Savona Fornaci, Fiumetorto, Roma Trastevere (Cab. B.), Torino Dora, Prestane-Mattegna, Roma T. (Cab. B), Pontegalera, Bolzano, Bonassola, Framura, Rignano, Alessandria D.L., Pian di Casale, Molino del Pallone.

Vennero ultimati ed attivati gli impianti di blocco sulle tratte Bivio Aurisina-Aurisina-Grignano, Roma-Civitavecchia, Chiarone-Grosseto.

Venne eseguito l'impianto del doppio segnalamento e venne sistemato il segnalamento esistente nelle seguenti località : Bra, Avigliana, Casale Monferrato, Albate Camerlata, Campana, Sangone, Pavia, Rovereto, Reggio Emilia, Pompei, Spinetta, Camposampiero, Fontaniva, Carmignano, Orsago, Airole-Piena, Resà, Castiglione del Lago, Villa Cadè, Canello, Terranova Pausania, S. Ilario di Enza, Frugarolo, Fiume, Rubiera, Ospedaletti, Legnago, Cologna V., Luni, Grosseto, Camposampiero, Pontassieve, Trofarello, Vipiteno, Campo Tures.

Sulle linee ex austriache venne pure modificato il segnalamento per rendere possibile l'estensione su quelle linee delle disposizioni del Regolamento segnali.

Vennero attivati gli impianti di apparati centrali elettrici nelle stazioni di Busto Arsizio e di Sestri Levante.

L'apparato centrale elettrico di Roma Termini, uno dei più importanti d'Europa, sia per il numero delle leve (280), sia perchè racchiude tutti i perfezionamenti della moderna tecnica di simili impianti, è stato attivato limitatamente alle manovre dei segnali, mentre proseguono attivamente i lavori per la sua ultimazione, anche nella parte che riguarda gli scambi.

Proseguono pure i lavori per l'ultimazione degli apparati centrali elettrici di Venezia S. Lucia, Spezia C.le, Spezia Valdellora, Sasso.

Al 30 giugno 1925 erano in corso :

a) l'impianto o la sistemazione di apparati centrali nelle seguenti stazioni : Torino P. N., Udine, Rapallo, S. Margherita, Riva Trigoso, Manarola, Sampierdarena parco Forni, Ronco Scrivia, Serravalle, Alassio, Montepescali, Arpi, Roma S. Pietro, D. Bivio Mandrione, Portici, Napoli Sperone, Incoronata, Catania Acquicella. Bicocca, Trieste Centrale (Cab. B.) ;

b) i lavori per l'impianto del blocco sul tratto Grignano-Trieste e Spotorno Finalmarina ;

c) i lavori per l'impianto del blocco automatico (blocco che viene adottato per la prima volta in Italia) sul tratto Napoli-Pozzuoli e di apparati centrali elettrici nelle stazioni di Napoli Fuorigrotta, Chiaja, Pozzuoli del tratto stesso ;

d) i lavori per l'impianto del doppio segnalamento o per la sistemazione del segnalamento esistente nelle stazioni di Nichelino, Lambrate Smist. D. L., Bergamo, sul tratto Mestre-Portogruaro, a Pontelagoscuro, ai Bivi attorno a Firenze, a Caprigliola, Arezzo, Salerno, Curinga, Tommaso Natale, Rossano, S. Vito Lanciano ed inoltre sui seguenti tratti in dipendenza dell'elettrificazione: Novi-Voghera, Tortona-Alessandria ; Genova-Spezia ; Ronco-Arquata-Novì ; Spezia-Livorno, Firenze-Pistoia ; Firenze-Faenza.

Si è provveduto in diverse stazioni alla sostituzione delle manovre idrodinamiche dei deviatori in dipendenza del ricambio di questi con altri dell'armamento pesante, nonchè all'impianto di gruppi motopompa per realizzare economie nel personale di manovalanza addetto alla pompatura per la carica degli accumulatori idraulici.

Sono stati installati in varie stazioni apparati a filo per la manovra di soli segnali, i quali hanno dato ottimi risultati sia in linea tecnica sia in linea finanziaria per il loro costo limitato.

Si è condotta a termine la compilazione della nuova Istruzione per l'esercizio del blocco interamente rifatta e modificata per togliere le lacune contenute in quella precedentemente in vigore.

È stato studiato ed approvato un nuovo tipo di ala semaforica per l'indicazione del tracciato deviato, ciò che permetterà di evitare l'impiego dei costosi segnali a candelieri ora in uso.

Si sono pure proseguiti con successo gli esperimenti sui segnali permanentemente luminosi, i quali verranno adottati sulle linee elettrificate e da elettrificarsi presentandosi essi meglio visibili, che non le ordinarie ali semaforiche, su lo sfondo delle palificazioni e dell'attrezzatura aerea di dette linee, specie nei tratti in curva.

Al 30 giugno 1925 si avevano in esercizio n. 645 sezioni di blocco per una estensione di km. 2425 ed apparati centrali corrispondenti a 130 leve elettriche, raggruppate in 3 cabine, n. 10.050 leve idrodinamiche raggruppate in 480 cabine, nonché n. 3020 leve Saxby raggruppate in 328 cabine e n. 65 leve di apparati a filo raggruppati in 8 cabine.

55. Illuminazione elettrica dei segnali. — Si è intensificata l'estensione degli impianti di illuminazione elettrica dei segnali, migliorandone i dispositivi allo scopo principalmente di superare le difficoltà create dalle irregolari distribuzioni dell'energia elettrica soggetta ad interruzioni. Sono stati condotti a termine gli studi per l'applicazione dei « dispositivi d'approccio » per mezzo dei quali l'accensione dei segnali illuminati elettricamente viene fatta automaticamente dai treni quando questi stanno per impegnare i segnali stessi e per il solo periodo di tempo durante il quale il segnale deve essere osservato dal personale del treno, potendo così avere segnali illuminati elettricamente anche in quelle località dove se ne manifesti il bisogno, ma, non si abbia vicina alcuna rete di distribuzione di energia elettrica.

Gli esperimenti all'uopo eseguiti hanno dato finora buoni risultati.

56. Officina del materiale fisso a Pontassieve. — Durante l'esercizio finanziario 1924-25 i lavori compiuti ammontarono a lire 5.102.009,80.

Furono costruiti 187 deviatori, 21 intersezioni diverse, 93 cuori, 969 fra aghi e contraghi e 607 rotaie speciali per deviatori, nonché tonnellate 828 di materiali d'armamento, tonnellate 245 di pezzi diversi di meccanismi e materiale fisso, tonnellate 15 di attrezzi.

Fra i lavori eseguiti fuori dell'Officina è notevole la riparazione di 18 travate metalliche lungo la linea Pisa-Spezia, la riparazione di diverse gru da pesi da 20 a 10 tonnellate.

Negli impianti dell'Officina per conseguire sempre una migliore utilizzazione della mano d'opera venne sistemato il locale dell'attrezzaria annettendovi direttamente l'impianto del macchinario occorrente per l'affilatura e rettifica degli utensili, lavoro che prima doveva eseguirsi in altro reparto dell'Officina stessa.

57. Cantiere di Livorno per la iniezione dei legnami e treno Cantiere mobile. — Durante l'esercizio 1924-25 nel Cantiere di Livorno furono iniettate 393.133 traverse e metri cubi 551 di legnami, ottenendosi così la media giornaliera di 1600 traverse iniettate, tenuto conto che, per le indispensabili soste invernali dovute a mancanza di traverse sufficientemente stagionate, i giorni utili per la iniezione furono non più di 250.

Il prezzo di addebito delle operazioni d'iniezione per ogni traversa, che lo scorso anno fu di L. 1,80, nonostante gli aumenti delle paghe al personale, si potè abbassare a lire 1,65 in virtù dei nuovi mezzi di esercizio di cui venne dotato il Cantiere, come ad esempio di locomotori elettrici od accumulatori in sostituzione dei locomotori a benzina per i trasporti dei carrelli speciali carichi di traverse e per la esecuzione di tutte le manovre dei carri ferroviari nell'interno del Cantiere.

Al costo di lire 1,65, risultato nel Cantiere di Livorno, sta di contro il costo di lire 2,60 pagato all'industria privata per lo stesso lavoro, prezzo che però comprende anche la quota di ammortamento del capitale impiegato nell'azienda.

È da osservare che i Cantieri privati hanno in questi ultimi tempi richiesto un sensibile aumento dei prezzi unitari.

Quasi tutte le traverse iniettate vennero prima della iniezione spianate e forate a mezzo di due gruppi di macchine atte a spianare e forare per ciascun gruppo 850 traverse al giorno. Le traverse lavorate in Cantiere vanno ormai entrando nella consuetudine dei lavori di linea con quale semplificazione e vantaggi è facile comprendere sia dal lato della conservazione delle traverse perchè la lavorazione in cantiere, precede l'iniezione e sia per la maggiore rapidità ed esattezza di posa in opera.

Tale lavorazione costa attualmente in Cantiere lire 0,75 per traversa, mentre lo stesso lavoro eseguito a mano costa almeno lire 1.

Il treno Cantiere mobile ha eseguito a Foligno una ottima campagna di iniezioni durante la quale vennero iniettate 67.393 traverse con una media di 600 traverse per ogni giorno lavorativo.

Finita la campagna il treno è rientrato a Livorno, dove venne accuratamente riveduto, e verso la metà dello scorso giugno è ritornato a Foligno per compiere la seconda campagna di iniezione.

Per le iniezioni eseguite a mezzo del treno il costo è stato di lire 1,85 per traversa iniettata, fu però possibile limitare l'addebito a Magazzino a lire 1,65, essendo la differenza compensata dalle minori spese generali del Cantiere col quale il treno forma una gestione unica. La produzione di traverse iniettate nell'anno 1924-25 fu di 460.726 traverse in totale.

IMPIANTI PER L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA, TELEGRAFICI E TELEFONICI.

58. **Illuminazione delle stazioni e degli uffici.** — Pure nell'esercizio 1924-25 vennero a scadere molti contratti per fornitura di energia elettrica che erano stati stipulati anteriormente al 1918, cioè quando le condizioni del mercato erano molto

migliori delle attuali. Nonostante le richieste di aumento avanzate dalle Ditte fornitrici per la rinnovazione di tali contratti, richieste giustificate dal continuo e sensibile rincaro della mano d'opera e delle materie prime, il quale ha specialmente influito sul costo degli impianti di produzione e di distribuzione dell'energia costruiti nel dopo guerra, si è riusciti ad ottenere prezzi la cui media si aggira intorno ai 50 centesimi al kw per l'energia ad uso di luce ed ai 28 centesimi per l'energia ad uso di forza motrice, prezzi che sono notevolmente inferiori a quelli pagati dagli altri consumatori e superiori di solo circa il 200 % a quelli del periodo prebellico.

Inoltre nel 1° semestre del 1925, in dipendenza delle disposizioni contenute nel R. decreto-legge n. 1633-1923, il quale riconobbe alle Ditte fornitrici il diritto alla revisione, a decorrere dal 1° gennaio 1925, dei prezzi stabiliti dai contratti stipulati anteriormente al 13 marzo 1921, si rinnovarono col 1° gennaio 1925 parecchi contratti ancora validi ma di prossima scadenza, rinnovazione che naturalmente implicò un aumento dei prezzi contrattuali.

Il numero dei nuovi atti contrattuali stipulati nell'esercizio per forniture di energia elettrica ad uso di luce, di forza motrice e di carica accumulatori fu di 86 per una spesa annua di esercizio di lire 3.000.000 e per un impegno complessivo di spesa di lire 20.000.000.

Essi interessano 223 stazioni delle quali 52 erano illuminate a petrolio e 3 a gaz acetilene.

Le spese per l'illuminazione elettrica delle stazioni e degli Uffici ammontarono in cifra tonda a lire 16.400.000, contro circa lire 13.000.000 dell'esercizio precedente.

Il costo medio complessivo della candela-anno risultò di lire 2,577 mentre nell'esercizio precedente era di lire 2,233, con un aumento quindi di lire 0,35 circa per candela-anno dovuto agli aumenti di prezzo che si dovettero, come sopra si è accennato, concedere alle Ditte fornitrici per la rinnovazione dei contratti scaduti o rivedibili in base al R. decreto-legge n. 1633-1923.

Le somme approvate in conto patrimoniale ammontano a circa lire 2.700.000 ed interessano 189 stazioni.

Le stazioni illuminate elettricamente al 30 giugno 1925 erano 1405 con 138.992 lampade ad incandescenza per 6.363.200 candele, di fronte a 1288 stazioni, 130.400 lampade e 5.820.000 candele dell'esercizio precedente.

Nel seguente prospetto è indicata la consistenza al 30 giugno 1925 degli impianti di illuminazione delle stazioni ed uffici delle rete (compresi gli impianti della Sardegna, che non figuravano nei dati degli anni precedenti):

Stazioni illuminate elettricamente	1.405
Lampade ad incandescenza	138.992

Candele	6.360.000
Stazioni illuminate a gaz comune	3
Lumi a gaz comune	58
Stazioni illuminate ad acetilene	26
Lumi ad acetilene	1.295
Stazioni illuminate a petrolio	1.158 (1)
Lumi a petrolio	10.950

59. **Illuminazione elettrica dei treni.** — Al 30 giugno 1925 i veicoli illuminati a luce elettrica erano complessivamente 13.451 (dei quali, 565 appartenenti ad altre amministrazioni, cioè Poste e ministero dell'Interno), con 177.500 lampadine installate e 1.715.000 candele funzionanti.

La consistenza degli accumulatori per l'illuminazione dei citati veicoli era al 30 giugno 1925 di 35.754 con un aumento di 2694, e gli impianti fissi per il servizio di illuminazione in parola comprendevano 40 officine di carica e 54 posti di rifornimento con un aumento di 2 posti sulla situazione del 30 giugno 1924.

Nell'esercizio 1924-25 vennero complessivamente caricate di energia 2.631.000 batterie di accumulatori, con un aumento di 485.000 batterie rispetto all'esercizio precedente; vennero riforniti di accumulatori carichi n. 1.131.000 veicoli, con un aumento di 139.000 ed eseguite 50.000 riparazioni agli impianti di illuminazione elettrica dei veicoli senza toglierli dalla circolazione.

L'energia utilizzata per la carica degli accumulatori fu di kwo 3.757.000, con un aumento di kwo 459.000 rispetto all'anno precedente.

Nell'esercizio 1924-25 venne eseguita la trasformazione da gas a luce elettrica dell'impianto di illuminazione di 328 carrozze ex austriache, quasi tutte adibite al servizio diretto con l'estero.

Le spese di esercizio per l'illuminazione elettrica in parola (escluse le spese generali e le quote di ammortamento degli impianti fissi) salirono nell'esercizio 1924-25 a lire 16.059.000, in cifra tonda, con un aumento, rispetto all'esercizio precedente, di lire 1.581.000.

Detto aumento è giustificato dal maggior numero di accumulatori impiegato nell'anno (8 %) ed appare soddisfacente se si tien conto degli aumenti di prezzi dei metalli e specialmente del piombo, nonchè del maggior costo dell'energia elettrica verificatosi nell'esercizio 1924-25, ed infine dei miglioramenti concessi al personale ferroviario dall'aprile 1925.

(1) Delle quali due di nuova apertura.

60. **Impianti telegrafici, telefonici, telefonoforici, stadere a ponte, misure metriche e orologi.** Nell'esercizio 1924-25 furono eseguiti, fra i più importanti, i seguenti impianti :

1° Completamento della posa del cavo telegrafico a 12 coppie Genova-Riva Trigoso e l'attivazione del cavo stesso ;

2° Attivazione dei circuiti telefonici a chiamata selettiva tipo F. S. previsti per la elettrificazione della linea Genova-Sestri Levante ;

3° Posa del cavo telegrafico a 12 coppie Napoli-Pozzuoli ;

4° Attivazione tra Pisa e Spezia di uno dei circuiti telefonici selettivi previsti in conseguenza dell'elettrificazione della linea. ;

5° Costruzione sul tratto Porretta-Pracchia della nuova linea telegrafica fuori sede a 23 fili, per uso esclusivo ferroviario sulla Bologna-Firenze in conseguenza della elettrificazione ;

6° Costruzione della nuova linea telegrafica a 13 fili fuori sede ferroviaria per uso esclusivo ferroviario sulla linea Tortona-Alessandria in conseguenza della elettrificazione ;

7° Impianto dei circuiti telegrafici sulla linea Trento-Bassano ;

8° Impianto del circuito telefonico Trento-Primolano ;

9° Completamento del circuito telefonico Monfalcone-Trieste in prosecuzione del circuito telefonico Venezia-Monfalcone ;

10° Passaggio all'esterno di alcune gallerie dei circuiti telegrafici, telefonici e di controllo segnali convogliati in cavo, per un totale di circa km. 40 di conduttori ;

11° Montatura del nuovo Ufficio telegrafico di Bologna ;

12° Montatura in una stazione telefonica amplificatrice in stazione di Bologna C. per il circuito telefonico ferroviario intercompartimentale ;

13° Sistemazione delle comunicazioni telefoniche in diverse stazioni della rete, tra cui, Milano, Roma, Trieste e impianto in dette stazioni di nuove comunicazioni telefoniche indispensabili per ragioni di movimento ;

14° Impianto di un nuovo quadro a 100 numeri, portando l'efficienza del centralino telefonico della Direzione generale da 400 a 500 numeri.

61. **Impianti telegrafici e telefonici approvati.** -- Nell'esercizio stesso vennero approvati progetti di impianti telegrafici e telefonici per l'importo di circa 1.000.000 di lire, fra i quali sono da segnalarsi :

1° Prolungamento da Arezzo a Firenze S. M. N. del circuito telegrafico 4904 Roma-Arezzo ;

2° Impianto di una comunicazione telefonica tra la Sede Compartimentale di Trieste e le stazioni di Trieste C., Prestame M., Postùmia e Fiume ;

3° Costruzione di una linea telegrafica fuori sede ferroviaria fra Tivoli ed Avezzano in conseguenza dell'elettrificazione ;

4° Acquisto di n. 8 stazioni radiotelegrafiche riceventi per completare l'installazione in tutti i Compartimenti della rete e distribuire l'ora unica a tutte le stazioni a mezzo di apposite chiavi multiple ;

5° Acquisto di due stazioni amplificatrici per il circuito telefonico ferroviario intercompartimentale.

62. Consistenza degli impianti telegrafici e telefonici al 30 giugno 1925. —

Nell'esercizio 1924-25 si attivarono poi :

km. 436 circa di nuovi fili telegrafici ;

km. 1290 circa di nuovi fili telefonici ;

km. 85 circa di nuovi cavi multipli con un complesso di km. 1700 di conduttori ;

n. 10 gruppi telegrafici ;

n. 519 gruppi telefonici.

Di conseguenza, al 30 giugno 1925 si avevano in attività di servizio :

km. 58.200 circa di fili telegrafici ;

km. 13.000 circa di fili telefonici ;

km. 525 circa di cavi multipli con un complesso di circa km. 11.400 di conduttori ;

n. 6522 gruppi telegrafici ;

n. 10.322 gruppi telefonici ;

n. 903 gruppi telefonici simultanei (telefonoforici).

CAPO V.

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE.

PERCORRENZE E CONSUMI.

I. Percorrenza dei treni e delle locomotive in corsa. — La percorrenza dei treni e quella delle locomotive e automotrici (allegati 24 e 25), raffrontate a quelle del precedente esercizio 1923-24, risultano dal seguente prospetto per la rete a scartamento ordinario :

		1924-25	1923-24
Treni-chilometro	a vapore km.	116.659.154 (1)	103.078.881 (2)
	elettrici »	10.598.989	9.167.031
	in complesso . . . km.	127.258.143	112.245.912
Locomotive-chilometro in corsa (coi treni ed isolate, escluse le corse di prova)	a vapore km.	134.986.121	118.125.133
	elettriche »	13.780.647 (3)	12.619.480 (4)
	in complesso . . . km.	148.766.768	130.744.613

(1) Vi sono comprese le corse di prova di km. 75.141.
 (2) Vi sono comprese le corse di prova di km. 81.816.
 (3) Vi sono compresi km. 65.430 delle automotrici elettriche del Trentino.
 (4) Vi sono compresi km. 66.394 delle automotrici elettriche del Trentino.

2. Percorrenza delle locomotive di manovra. — La percorrenza delle locomotive di manovra, computata a 6 km. all'ora (allegato 25) e raffrontata col precedente esercizio 1923-24, fu la seguente :

		1924-25	1923-24
Con locomotive a vapore km.		23.875.182	21.604.686
Con locomotive elettriche »		283.734 (1)	235.340 (2)
in complesso . . . km.		24.158.916	21.840.026

(1) Vi sono compresi km. 512 delle automotrici elettriche del Trentino.
 (2) Vi sono compresi km. 778 delle automotrici elettriche del Trentino.

L'aumento verificatosi nel servizio di manovra nel 1924-25 è risultato proporzionalmente minore a quello verificatosi nel quantitativo dei carri manovrati. Infatti quest'ultimo risultò nel 1924-25 di 41.139.378 carri di fronte a 37.732.548 manovrati nell'esercizio 1923-24; cosicchè nel 1924-25 si raggiunse la media di carri 11,2 manovrati per ciascuna ora di manovra rispetto a 10,3 manovrati nel 1923-24.

3. Percorrenze virtuali e tonnellate-chilometro rimorchiate virtuali e reali. —

Le percorrenze virtuali delle locomotive ed automotrici in corsa (coi treni ed isolate) e le quantità complessive di tonnellate chilometro virtuali e reali rimorchiate furono le seguenti, rispetto a quelle dell'esercizio 1923-24. Si fa presente però che per la *trazione elettrica* i dati si riferiscono alla sola rete *entro i vecchi confini*, esclusa cioè la ferrovia Trento-Malé.

		1924-25	1923-24
Locomotive-km. virtuali	a trazione a vapore.	176.328.075	154.943.199
	id. elettrica.	22.007.860	20.193.656
	in complesso	198.335.935	175.136.855
Tonn.-km. virtuali rimorchiate	a trazione a vapore.	45.125.273.500	39.927.605.100
	id. elettrica.	5.549.900.900	4.778.993.100
	in complesso	50.675.174.400	44.706.598.200
Tonn.-km. reali rimorchiate approssimative	a trazione a vapore.	35.065.000.000	31.069.000.000
	id. elettrica.	3.800.000.000	3.218.000.000
	in complesso	38.865.000.000	34.287.000.000
Rapporto fra la percorrenza virtuale e la reale	a trazione a vapore	1,306	1,312
	id. elettrica.	1,605	1,609

4. **Peso medio rimorchiato per treno e locomotiva.** — Per la trazione a vapore il peso medio rimorchiato per locomotiva fu inferiore al valore raggiunto nel 1923-24, mentre il peso medio per treno si mantenne, come si rileva dal seguente quadro, al di sopra del valore raggiunto nel precedente esercizio, e sempre notevolmente superiore ai valori dell'ante guerra.

Per la trazione elettrica, i dati dei due esercizi si riferiscono alla rete entro i vecchi confini, come è detto al punto 3, e mostrano che nell'esercizio 1924-25 si ebbe un notevole aumento sia nel peso medio rimorchiato per locomotiva, sia nel peso medio per treno.

		1924-25	1923-24	1913-14
Peso medio rimorchiato per locomotiva od automotrice in tonnellate (1)	a vapore	255.9	257.7	205,7
	elettrico	252.2	236.6	123,4
Peso medio per treno in tonnellate (1)	a vapore	296.3	295.6	235,1
	elettrico	315.0	305.6	191,6

(1) Le medie su esposte sono ricavate partendo dalle tonn. km. virtuali e dalle percorrenze virtuali.

La differenza fra il peso medio rimorchiato da ogni locomotiva e il peso medio dei treni dipende dalle doppie trazioni ed è più sensibile per la trazione elettrica che serve linee di valico a grande traffico.

5. **Consumo di combustibile.** — Nell'esercizio 1924-25 si è continuato, per le note ragioni di carattere politico-economico, l'approvvigionamento di solo carbone tedesco della Ruhr.

Nella prima metà dell'esercizio, avendo prevalentemente a disposizione carbone tedesco di qualità incerta e di pezzatura spesso sfavorevole perchè i ricevimenti non erano ancora disciplinati, ed inoltre essendo ridotte le scorte di carbone inglese acquistato anteriormente all'esercizio 1924-25, si rese necessario creare un'organizzazione speciale per evitare danni alla regolarità dell'esercizio e specialmente dei treni viaggiatori.

Si provvide cioè :

1° A selezionare, a mezzo di prove pratiche, il carbone destinato alle locomotive dei treni più importanti in modo da poter distribuire alle macchine stesse soltanto carbone favorevolmente conosciuto;

2° A migliorare la pezzatura del carbone mediante grigliatura ;

3° Ad aumentare, sempre per le locomotive predette, la percentuale di mattonelle distribuite.

Tali provvedimenti riuscirono efficacissimi, perchè, anche se si rese necessaria, per esaurimento delle scorte, l'abolizione totale dell'uso del carbone inglese, si potè conservare e migliorare anzi la regolarità di marcia dei treni.

Nel secondo semestre dell'esercizio poi, in seguito agli accordi internazionali intervenuti, potè cominciare a funzionare la selezione fin dall'origine e cioè dalle miniere della Ruhr, e riuscì possibile di abolire gradatamente i provvedimenti di cernita e di grigliatura del carbone all'atto del suo arrivo in Italia, limitando tali provvedimenti alle sole scorte di carbone tedesco formate precedentemente.

La rimanenza di tonn. 112.782, che esiste ancora, di carbone inglese viene riservata ormai ad eventuali e speciali esigenze di trazione.

Il quantitativo di carbone consumato per uso di trazione ammonta complessivamente a tonn. 2.935.502, di cui tonn. 784.319 di agglomerati pari al 36,6 % del carbone totale suddetto.

Nell'esercizio precedente il consumo totale di combustibile fu di tonn. 2.605.180, di cui 558.476 di agglomerati pari al 21,44 % del totale.

I dati sul consumo di combustibile, ragguagliato a litantrace, risultano particolarmente dagli allegati n. 26, 27 e 28 e sono riassunti nel seguente quadro, in cui sono paragonati a quelli dell'esercizio 1923-24.

		1924-25	1923-24	
Per il servizio dei treni	in totale.	tonn.	2.647.325	2.331.001
	per 1000 tonn.-km. rimor- chiate virtuali.	kg.	58.7	58.4
	per 1000 tonn.-km. rimor- chiate reali	"	75.5	75.0
	per ogni 1000 tonn.-km. virt. incluso loc. e tender . . .	"	36.3	36.04
	per km.-locomotiva	"	19.61	19.73
	per km. treno	"	22.16	22.15
Per le manovre	in totale.	tonn.	289.177	274.179
	per ora di manovra	kg.	72.67	76.14
In complesso	in totale.	tonn.	2.935.502	2.605.180
	per km.-locomotiva in mar- cia e manovra.	kg.	18.48	18.64
	per km. treno	"	24.57	24.77

Come risulta dai dati suesposti, nei consumi unitari di combustibile, salvo qualche piccola oscillazione dovuta principalmente al forte incremento del traffico verificatosi in modo superiore alle previsioni, si sono mantenuti anche nel 1924-25 i favorevoli risultati conseguiti nell'anno precedente.

La spesa totale del combustibile consumato per la trazione risultò di milioni 524 con un aumento di 11 milioni rispetto alla spesa sostenuta per lo stesso titolo nell'anno precedente, che fu di 513 milioni.

Detto aumento di spesa deriva essenzialmente dal maggior consumo totale conseguente all'aumento del traffico, e sarebbe stato anche maggiore se fortunatamente non si fosse verificata una contemporanea diminuzione nel costo medio del combustibile che da L. 195.89 la tonnellata, qual'era nel 1923-24, discese a L. 177,69 nel 1924-25.

6. Consumo di lubrificanti. — Anche nell'esercizio 1924-25 ha dato benefici risultati l'organizzazione di vigilanza che aveva avuto origine nel maggio 1923 per porre argine allo sperpero dei lubrificanti verificatosi durante il periodo bellico e post-bellico. Il tipo e le qualità delle materie grasse e di ungimento approvvigionate

in questo anno finanziario furono identiche a quelle usate per il passato; ne fu però notevolmente ridotto l'acquisto in conseguenza delle avvenute riduzioni nei consumi unitari.

Il consumo unitario nell'intera rete è sceso, nel giugno 1925, a grammi 23,7 per locomotiva -km. contro 34,3 del corrispondente mese del 1924 e contro grammi 69 del corrispondente mese del 1923.

Detto consumo unitario di grammi 23,7 è inferiore di grammi 7,3 al consumo del giugno 1914, che fu di grammi 31. Siccome però la *locomotiva media tipo* dell'anno 1924-25 presenta un aumento dell'8 % circa nei riguardi del numero delle boccole e del 3 % nei riguardi del numero dei cilindri rispetto al 1913-14 ed è rimasta sensibilmente eguale a quella del 1923-24, ne risulta che, fatti gli opportuni ragguagli, la riduzione di consumo del 1924-25 riferito alla locomotiva media tipo sarebbe di gr. 9,3 rispetto al 1913-14 e di gr. 10,6 rispetto al 1923-24, cioè rispettivamente del 28,2 % e del 31,0 %.

In valore assoluto, nel 1924-25 si economizzarono per l'intera rete (comprese cioè anche le linee oltre il vecchio confine) kg. 3.065.853 di olio rispetto al precedente esercizio, con una economia nella spesa che sarebbe stata di lire 5.265.998 qualora i prezzi di acquisto degli oli fossero rimasti eguali a quelli del 1923-24, ma che invece si può presumere di lire 3.528.398, dato l'aumento che si è verificato nei prezzi.

Se si prescinde, per semplicità di confronto, dalle variazioni dei prezzi unitari, si può affermare che l'economia conseguita in due anni dalla nuova organizzazione ha raggiunto la somma di lire 13.360.836, il che rappresenta più del 50 % di quanto si spendeva nel 1922-23.

7. Trazione elettrica. — Il traffico complessivo delle linee a trazione elettrica (escluse quelle del Trentino), che era stato di 4779 milioni di tonnellate km. virtuali nell'anno 1923-24, raggiunte, nell'anno 1924-25, 5550 milioni di tonni-km. virtuali.

L'energia elettrica prodotta complessivamente durante l'esercizio 1924-25 dalla centrale idroelettrica di Morbegno fu di KWO 24.638.680, in confronto di KWO 21.490.751 dell'esercizio precedente.

Di tale energia KWO 10.111.436 servirono per la trazione elettrica delle linee della Valtellina, e KWO 14.527.244 misurati sulla primaria nella sottostazione di Calolzio si cedettero alla Società Edison. Di questa ultima energia KWO 5.056.394 servirono per la trazione elettrica sulla linea Monza-Lecco in sostituzione di altrettanta energia che avrebbe dovuto fornire la centrale di Robbiate della Edison; mentre i rimanenti KWO 9.470.850 furono, a mezzo di quest'ultima centrale, riversati sulle linee a 42 periodi della Società suddetta.

L'energia prodotta a 16 periodi dalla centrale idroelettrica di Bardonecchia fu di KWO 38.547.025, in confronto di 34.037.642 KWO dell'anno precedente.

A questi sono da aggiungere KWO 16.677.575 ricevuti dalla centrale di Chiomonte della Azienda elettrica municipale di Torino e convertiti dalle macchine della centrale di Bardonecchia dalla frequenza di 50 a quella di 16 periodi.

Perciò l'energia per la trazione elettrica erogata complessivamente fu di 55.224.600 KWO, contro 41.882.483 dell'esercizio precedente.

Il vecchio impianto a 50 periodi della centrale di Bardonecchia produsse KWO 919.902 a 50 periodi che servirono per i cantieri di lavoro alla diga sul Rochemolles e per i servizi ausiliari; si ebbe quindi una erogazione totale di KWO 56.144.502, che aumenterà sensibilmente nei prossimi anni quando saranno ultimati i lavori in corso della diga sul Rochemolles, ed il lavoro di posa della seconda condotta forzata del Melezet che è in corso e sarà ultimato entro l'anno 1925.

La centrale termo elettrica di riserva della Chiappella fu attivata durante la magra invernale e complessivamente erogò KWO 8.324.390.

Nell'anno 1924-25 furono in complesso prelevati dalle varie società fornitrici (Maira, Negri, Edison, Dinamo, Torbiere d'Italia, Azienda elettrica Municipale di Torino e Società Alta Italia) per la trazione elettrica su tutti i tronchi elettrificati della rete ligure-piemontese e di quella lombarda KWO 104.126.601 misurati nelle località di consegna, che, aggiunti a quelli prodotti dalle centrali dell'Amministrazione indicati precedentemente, danno un consumo totale di KWO 161.109.452 rispetto a KWO 137.095.834 dell'anno precedente.

La quantità di carbone che si sarebbe consumata esercitando a vapore le linee elettrificate si valuta in tonn. 325.879.

La magra invernale degli impianti idroelettrici alpini rese necessaria l'accensione della centrale della Chiappella col 22 novembre 1924.

Essendosi dovuto far marciare in parallelo detta centrale con quelle idrauliche, si dovette ridurre la frequenza della corrente elettrica a 15 periodi, con la conseguente diminuita velocità dei treni.

Alla fine del mese di gennaio 1925, il rapido esaurimento dei serbatoi degli impianti idroelettrici di S. Dalmazzo di Tenda produsse improvvisamente tale penuria di energia elettrica da obbligare ad effettuare gradualmente dal 30 gennaio in poi con trazione a vapore l'intero servizio delle linee Genova-Savona e Alessandria-Voghera-Novì ed il servizio merci delle linee Bussoleno-Novì e Tortona-Arquata-Ronco.

Alla fine di febbraio però riuscì possibile di ripristinare il servizio elettrico sulla Genova-Savona e finalmente durante il mese di aprile anche sulle altre linee sopraccennate.

In seguito alle provvidenze accennate nel Capo IV n. 53 per fornitura di energia elettrica l'inconveniente non si ripeterà più in avvenire.

DOTAZIONE.

8. **Consistenza del Parco F. S. al 30 giugno 1925.** — Durante l'esercizio 1924-25 il materiale a scartamento ordinario del parco F. S. ebbe le variazioni risultanti dall'allegato n. 5, per le quali *entrarono* a far parte del parco stesso 72 locomotive di nuova costruzione e 137 provenienti dal materiale ex austriaco, 2163 veicoli di nuova costruzione e 465 provenienti dalla guerra. *Uscirono* complessivamente 146 locomotive, 10 automotrici e 5766 veicoli.

Il materiale F. S. a scartamento ridotto è aumentato durante l'esercizio di 2 locomotive, 38 carrozze, 7 bagagliai e 122 carri e diminuito di 20 locomotive e 176 carri.

Nello stesso allegato figura il raffronto tra la consistenza del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1924 e al 30 giugno 1925.

Si riassume qui appresso lo stato di fatto al 30 giugno 1925.

	MATERIALE F. S.		Materiale rotabile proveniente dalla guerra		TOTALE	
	a	a	a	a	a	a
	scartamento ordinario	scartamento ridotto (1)	scartamento ordinario	scarta- mento ridotto	scartamento ordinario	scarta- mento ridotto
Locomotive a vapore	5.676	98	759	44	6.435	142
Automotrici a vapore	56	—	—	—	56	—
Locomotive elettriche	529	—	—	14	520	14
Automotrici elettriche	43	—	—	—	43	—
Gru automotrici a benzina	1	—	—	—	1	—
Locomotive a nafta	1	—	—	—	1	—
Carrozze	8.855	144	1.216	79	10.071	223
Bagagliai e postali	4.164	11	304	18	4.468	29
Carri	131.536	718	23.677	502	155.214	1.220

(1) Compresa 11 locomotive; 38 carrozze; 7 bagagliai; 82 carri che provengono dal riscatto della linea Palermo-Corleone-San Carlo.

Il quadro che segue mostra, per il materiale a scartamento ordinario, le variazioni nella consistenza complessiva del parco ferrovie dello Stato al 30 giugno 1925 rispetto alla stessa data dell'anno 1924, sia in valore assoluto che relativamente allo sviluppo della rete esercitata.

	CONSISTENZA DEL PARCO F. S. a scartamento ordinario (1)				VARIAZIONI al 30 giugno 1925 rispetto al 30 giugno 1924	
	al 30 giugno 1925		al 30 giugno 1924		assolute	per km. esercitato
	assoluta	per km. esercitato	assoluta	per km. esercitato		
Locomotive ed automotrici a vapore	6.491		6.502		— 11	
Locomotive ed automotrici elettriche	572	0,449	509	0,445	+ 63	+ 0,004
Carrozze	10.071	0,611	10.144	0,644	— 73	— 0,033
Bagagliai e postali	4.468	0,270	4.514	0,287	— 46	— 0,017
Carri	155.213	9.415	158.217	10.059	— 3.004	— 0,644

(1) Compreso il materiale proveniente dalla guerra.

L'allegato n. 7, che indica le caratteristiche tecniche del parco locomotive, permette di rilevare il progressivo aumento di locomotive a doppia espansione ed a vapore surriscaldato.

La potenza globale delle locomotive è pure aumentata; non così la potenza media, la quale risulta alquanto diminuita rispetto a quella dell'esercizio precedente, per effetto delle locomotive ex austriache la cui potenza media è notevolmente inferiore a quella delle locomotive F. S.

Per le locomotive elettriche i dati tecnici generali più importanti risultano dall'allegato 8.

Anche quest'anno è notevole l'aumento di potenza complessiva del parco, dovuto all'entrata in servizio delle ultime grosse partite di nuovi locomotori trifasi.

Compiono in quest'anno sulle linee Varesine i primi locomotori a corrente continua con un numero di motori superiori a 4. Tali locomotori sono quelli gr. 620 aventi 6 motori ricavati dalle automotrici E. 10, ridotte a loro volta a carrozze rimorchio.

Per i bisogni della linea elettrica Napoli-Pozzuoli sono state attrezzate dalla officina di Gallarate, con condotte elettriche del circuito di trazione e del circuito di comando, n. 20 fra vetture C. T. e bagagliai C. D. T.

9. Veicoli a scartamento ordinario non appartenenti all'amministrazione delle ferrovie dello Stato. — Al 30 giugno 1925 era iscritto nel parco ferrovie dello Stato, anche il seguente materiale appartenente ad altre amministrazioni dello Stato o a ditte private:

- 5 carrozze cellulari del ministero dell' Interno ;
- 427 carrozze postali delle Poste ;

2 carri per uso di stazione mobile di disinfezione del ministero dell'Interno;
 87 carri del ministero della Guerra;
 41 carri del ministero della Marina;
 7 carri del ministero dell'Aeronautica;
 5239 carri appartenenti a ditte private diverse.

In totale 432 carrozze e 5376 carri.

Con tale materiale la consistenza dei veicoli a scartamento ordinario delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1925 e al 30 giugno 1924 era quella risultante dal seguente prospetto:

	30 giugno 1925	30 giugno 1924	Variazioni del 1925 rispetto al 1924
Carrozze	10.076	10.149	— 73
Bagagliai e postali . .	4.895	4.919	— 24
Carri	160.589	163.215	— 2.626

10. **Radiazioni ed alienazioni.** — Durante l'esercizio 1924-25 furono radiate e demolite 82 locomotive a vapore, 2 automotrici a vapore ed 8 automotrici elettriche e vennero alienate 34 locomotive a vapore. In complesso uscirono di servizio 116 locomotive a vapore, 2 automotrici a vapore ed 8 automotrici elettriche, tutte a scartamento normale ed inoltre 14 locomotive a scartamento ridotto che furono passate al ministero dei Lavori Pubblici per i lavori della direttissima Firenze-Bologna. Uscirono inoltre di servizio 36 locomotive ex austriache, delle quali 30 a scartamento ordinario furono demolite e 6 a scartamento ridotto vennero passate alla ferrovia Mori-Arco-Riva.

Di veicoli vennero radiati 487 carrozze, 210 bagagliai e postali e 4442 carri, tutti a scartamento normale, e inoltre 176 carri a scartamento ridotto che furono ceduti al ministero dei Lavori Pubblici per la direttissima Firenze-Bologna.

Fra i carri radiati ne sono compresi 2127 scoperti a telaio misto, i quali furono consegnati alle ditte incaricate della ricostruzione dei medesimi in conto officine in altrettanti carri coperti e scoperti di tipo normale.

Sono state inoltre demolite 52 carrozze postali di tipo antiquato di proprietà delle Poste.

Di veicoli provenienti dalla guerra e già marcati F. S. sono stati radiati 22 carrozze, 13 bagagliai e 592 carri.

Al 30 giugno 1925 era prevista la demolizione di altre 150 locomotive e 6094 veicoli per i quali non risulta più conveniente provvedere alla riparazione.

11. Costruzione di nuovi rotabili. — Le nuove costruzioni dei rotabili continuarono a svolgersi regolarmente fin verso la metà dell'esercizio 1924-25, mentre nella seconda metà furono rallentate da difficoltà nell'approvvigionamento dei materiali ferrosi, causata dalla contemporanea ripresa dell'attività in molteplici rami dell'industria e dell'edilizia.

Durante l'esercizio 1924-25 non è entrata in servizio nessuna locomotiva a vapore di nuova costruzione. Sono invece entrati in servizio 1 locomotiva a nafta per manovra nelle stazioni e 71 locomotive elettriche di cui :

	8	del gruppo E. 551	ordinate nel	1921
	32	id.	»	id. 1922
	13	id. E. 333	id.	1922
	12	id. E. 431	id.	1922
	2	id. E. 470	id.	1922
	1	id. E. 472	id.	1922
	3	id. E. 620	id.	1923-24

Al 30 giugno 1925 si trovavano in costruzione 20 locomotive a vapore e 2 locomotive a nafta per manovra ordinate nell'esercizio 1924-25 ed inoltre 27 locomotive elettriche, delle quali due ordinate in conto gestione officine.

Dei veicoli entrarono in servizio nel 1924-25: 2 carrozze, 138 bagagliai e 203 carri a scartamento normale e 40 carri a scartamento ridotto.

Venne inoltre ricevuta per conto della Direzione Generale dei servizi postali la consegna di 74 carrozze postali (di cui 5 hanno completata la consegna del gruppo ordinato nel 1922-23 e 69 fan parte del gruppo di 115 ordinate nel 1923-24) e per conto del ministero delle Colonie, la consegna di 11 carri a scartamento ridotto.

Al 30 giugno 1925 si trovavano in costruzione 337 carrozze, 13 bagagliai e 7026 carri a scartamento normale ed un carro a scartamento ridotto.

L'allegato 10 porta il dettaglio delle nuove costruzioni di veicoli.

12. Nuove ordinazioni passate durante il 1924-25. — Nell'esercizio 1924-25 furono ordinate 20 locomotive a vapore, così ripartite :

10 locomotive del gruppo 686 alla ditta Officine Meccaniche di Milano ;

10 locomotive del gruppo 685 alla ditta Officine Meccaniche Italiane di Reggio Emilia.

Si ordinarono inoltre tre locomotive a nafta per manovra nelle stazioni, delle quali :

1 alla Motorenfabrik Oberursel A. G. di Colonia Deutz ;

2 alla ditta Ansaldo di Genova.

Nessuna ordinazione di locomotive elettriche fu passata nell'esercizio 1924-25.

Di veicoli si ordinarono :

300 carrozze e 4605 carri a scartamento normale ed 1 carro a scartamento ridotto, così ripartiti fra le varie ditte costruttrici nazionali :

QUADRO C.

DITTE	CARROZZE		CARRI			CARRI GRÙ
	miste di I e II classe	di III classe	chiusi		speciali	
			normali	frigoriferi		a scartamen- to ridotto
« Fiat » - Torino	—	—	400	—	—	I
Officine Moncenisio - Torino	40	—	—	—	—	—
Officine Meccaniche - Pinerolo	—	—	80	—	—	—
Magliola Antonio e F. - Santhià	—	—	300	—	—	—
Officine Meccaniche - Milano	15	—	125	—	—	—
Officine Elettro-Ferrovie - Milano	50	(1) 20	—	—	—	—
« Fervet » Bergamo	—	—	475	—	—	—
Off. Mecc. Lodigiane - Lodi	—	—	—	20	—	—
Con. Oper. Metall. Italiana - Milano	—	—	155	—	—	—
Cant. Navale Triestino - Monfalcone	—	—	—	330	—	—
Paolo Viganò - Castelfranco Veneto	—	—	50	70	—	—
Piaggio e C. Genova	—	20	165	80	—	—
Ansaldo e C. - Genova	—	50	850	—	—	—
V. Traverso Genova	—	—	250	—	—	—
Offic. Mecc. Italiane - Reggio Em.	—	70	—	100	(2) 5	—
Costr. ni Ferr. rie e Mecc. che - Firenze	15	20	—	—	—	—
Officine di Casaralta - Bologna	—	—	80	—	—	—
Adriano Cecchetti - Portocivitanova	—	—	180	—	—	—
Officine Meccaniche - Roma	—	—	125	—	—	—
Offic. Ferr. Meridionali - Napoli	—	—	650	—	—	—
Catello Coppola - Castellam. Stabia.	—	—	55	—	—	—
« Sapiem » - Bari	—	—	60	—	—	—
<i>Totale</i>	120	180	4.000	600	5	I

(1) — Per servizi internazionali.
(2) — A carrelli di tre sale ciascuno per trasporto merci voluminose.

In conto gestione Officine, si ordinò la ricostruzione di 2250 carri scoperti con telaio misto in altrettanti carri coperti di tipo normale, affidando il lavoro alle seguenti Ditte :

Emilio Magliola	Settimo Torinese N.	75
Carminati & Toselli	Milano	» 250
Officine Meccaniche Lodigiane	Lodi	» 200
Società Aeroplani Caproni	Milano	» 300
Officine S. Giorgio	Sestri ponente	» 500
Virginio Traverso & Figli	Genova	» 100
Officine Ferroviarie Meridionali	Napoli	» 250

Cantieri Metallurgici Italiani	Cast. di Stabia	N. 250
Catello Coppola	Cast. di Stabia	» 150
Officine De Caterina	Benevento	» 50
Soc. An. per l'Ind. Elettromeccanica	Bari	» 75
Soc. An. Vagoni e Serbatoi	Lecce	» 50
	TOTALE	<u>N. 2250</u>

Le aggiudicazioni si fecero parte per licitazione privata e parte con successive trattative private.

DISTRIBUZIONE ED UTILIZZAZIONE DEI ROTABILI.

13. **Distribuzione e utilizzazione dei mezzi di trazione.** — Nell'anno 1924-25, come si è già detto, non entrarono in servizio locomotive a vapore di nuova costruzione. Entrarono invece in servizio n. 150 locomotive di ripartizione ex austriache, e precisamente 139 della K. K. Staatsbahn e 11 della Südbahn, e una locomotiva serie C-7 ex tedesca.

Essendosi dovute impiegare, per il servizio delle linee al di là del vecchio confine, anche locomotive F. S., le locomotive ex austriache che risultarono disponibili vennero assegnate da alcuni depositi al di quà del vecchio confine.

Si sono scelte per queste locomotive da treni merci, anche perchè le locomotive ex austriache munite generalmente del freno a vuoto non sarebbero adatte per treni viaggiatori serviti dal freno Westinghouse.

Si assegnarono così 45 locomotive tipo 1-4-0, gruppo 729, a Verona; 50 locomotive tipo 0-5-0, gruppo 477, ai depositi di Torino, Bra e Asti e 15 locomotive tipo 1-3-0 gruppo 604, al deposito di Ancona, liberando altrettante locomotive gruppo 735, 470 e 270 F. S., con le quali si rinforzarono i depositi che ne avevano bisogno anche pel cresciuto traffico. Le locomotive gruppo 735 furono specialmente utili per i treni pellegrini.

Sola eccezione a tale norma fu l'assegnazione al deposito di Verona delle 15 locomotive ex austriache gruppo 555 con le quali si provvide all'effettuazione, sulle linee Verona-Bolzano e Verona-Bologna, di treni viaggiatori serviti dal freno a vuoto.

Per le linee al di là del vecchio confine, mentre da una parte si estese il freno a vuoto a tutti i treni della linea Trieste-Pola, sulla quale trovarono impiego tutte le locomotive ex austriache del gruppo 652, e ad alcuni treni della linea Trento-Venezia, sulla quale si impiegarono locomotive gruppo 604, fu d'altra parte applicato

il freno Westinghouse a tutte le locomotive gr. 688, che poterono così essere adibite ai treni viaggiatori delle linee Venezia-Trieste e Udine-Tarvisio.

La distribuzione suindicata diede la disponibilità di un certo numero di locomotive potenti ed in ottimo stato, le quali, insieme con altre locomotive che erano state prima accantonate, permisero di provvedere adeguatamente all'aumentato traffico delle merci ed ai trasporti dei pellegrini, ed a sostituire con treni a vapore i treni normalmente effettuati con locomotive elettriche nella rete ligure-piemontese, senza cambiare nè gli orari nè la composizione dei treni nei mesi di febbraio e marzo 1925 in cui si verificò grande deficienza di energia elettrica.

Per l'aumento del traffico si dovette utilizzare, come si è già accennato, la maggior parte delle locomotive (711) che si trovavano accantonate al 30 giugno 1924. Al 30 giugno 1925 rimasero accantonate n. 246 unità per la maggior parte appartenenti a gruppi di scarsa utilizzazione per tipo antiquato e caratteristiche non adatte alle attuali esigenze del servizio.

Per quanto riguarda le locomotive elettriche, durante l'anno si è proceduto ad un primo riordino delle assegnazioni di locomotori dopo il periodo che ha seguito la consegna delle numerose macchine di nuova fornitura.

Per qualche deposito si è raggiunta la sistemazione definitiva. Al deposito di Alessandria si sono assegnate delle locomotive a grande velocità gr. E. 333.

Pel servizio della Genova-Sestri-Levante si è aumentata la dotazione del deposito di Terralba di locomotori dei gruppi E. 330 e E. 550, e quella di Rivarolo di locomotori gr. E. 550.

Il quantitativo di locomotive elettriche accantonate, che al 30 giugno 1924 era di 55, si è ridotto a 34 al 30 giugno 1925 e quello delle automotrici elettriche si è ridotto da 24 a 23.

14. **Quantità media di materiale atto al servizio.** — La quantità media di locomotive a vapore ed elettriche atte al servizio (allegato n. 13) fu quella risultante dal seguente specchio :

ANNO	LOCOMOTIVE E AUTOMOTRICI A VAPORE			LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE			Disponibilità di locomotive ed automotrici per ogni 100 veicoli
	com- plessiva	% sulla dota- zione media	per km. di lunghezza media esercitata	com- plessiva	% sulla dota- zione media	per km. di lunghezza media esercitata	
1924-25	5.038	78,83	0.322	355	64,5	0.444	3.535
1923-24	5.129	79,25	0.326	349	79,5	0.444	3.595
Variazioni rispetto al 1923-24	- 91	- 0,42	- 0.004	+ 6	-15,0	—	-0.060

Nelle locomotive a vapore si nota una diminuzione sia nella quantità assoluta che in quella percentuale sulla dotazione. Ciò dipende dalla immissione nel parco di numerose locomotive ex austriache abbisognevole di riparazioni e modificazioni. Per le locomotive elettriche si nota una diminuzione nella quantità percentuale rispetto alla dotazione, ma un aumento nella quantità assoluta delle macchine atte al servizio.

In ogni modo, sia per le locomotive a vapore che per quelle elettriche, le quantità atte al servizio risultarono sufficienti al traffico che occorre smaltire nel 1924-25, e ciò in grazia alla cresciuta potenza media del parco ed al sensibile quantitativo di macchine che erano rimaste accantonate al 30 giugno 1924. Queste ultime ammontavano a 711 per le locomotive a vapore ed a 79 per le locomotive ed automotrici elettriche.

Durante l'anno 1924-25 gran parte di queste macchine accantonate si erano dovute mettere in turno per sopperire alle cresciute esigenze del traffico, ma al 30 giugno 1925 rimanevano ancora accantonate 246 locomotive a vapore e 57 locomotive ed automotrici elettriche.

Dallo specchietto sopra riportato si nota una leggiera diminuzione nella disponibilità di mezzi di trazione in confronto ai veicoli in dotazione. Tale diminuzione però risulta appena dell'1,7 %, mentre la potenza complessiva delle locomotive a vapore dal 30 giugno 1924 al 30 giugno 1925 è cresciuta del 13,4 % e quella delle locomotive elettriche del 18,9 %.

Il quantitativo medio di veicoli atti al servizio nel 1924-25 rispetto alle corrispondenti quantità del 1923-24 risulta dal seguente specchietto.

	Carrozze		Bagagliai e postali	Carri
	a carrelli	a due o tre sale		
1924-25	2.161	2.694	3.349	134.668
1923-24	2.200	3.211	3.515	118.755
Variazioni rispetto al 1923-24	39	517	166	+ 15.913

Nonostante la lieve diminuzione nella disponibilità di carrozze e di bagagliai, il servizio dei treni viaggiatori poté svolgersi con la massima regolarità mercè il vivo interessamento messo dal personale nell'utilizzazione del materiale stesso.

MANUTENZIONE

15. **Quantità di locomotive fuori servizio per riparazione.** — La giacenza media giornaliera di locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche fuori servizio per riparazione nell'esercizio 1924-25, paragonata a quella del 1923-24 con la relativa percentuale rispetto alla dotazione media del parco, risulta dallo specchio seguente :

A N N O	LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE		LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE	
	Quantità	% sulla dotazione media	Quantità	% sulla dotazione media
1924-25	1.378	21,5	164	29,8
1923-24	1.368	21,1	100,3	23,1

Rispetto al 1923-24 si ebbe quindi un aumento del 0.4 per cento nella quantità media di locomotive ed automotrici a vapore e del 6.7 per cento per le locomotive ed automotrici elettriche in riparazione.

L'aumento della percentuale per il materiale elettrico sta ad indicare le condizioni di minore produzione in cui sono venuti a trovarsi i depositi elettrici specie per deficienza di mano d'opera, di fronte alle maggiori esigenze dei nuovi tipi di locomotive elettriche più potenti ed all'incremento del traffico. Si sta provvedendo a queste difficoltà con opportune disposizioni.

La situazione del materiale di trazione (locomotive a vapore ed elettriche ed automotrici elettriche) rispettivamente al 30 giugno 1924 ed al 30 giugno 1925 risulta dall'allegato n. 13.

16. **Quantità di veicoli fuori servizio per riparazioni.** Nel seguente prospetto è stata indicata la giacenza media giornaliera dei veicoli fuori servizio per riparazioni nell'esercizio 1924-25, col confronto con la stessa giacenza nell'esercizio 1923-24 e con le relative percentuali rispetto alla consistenza media.

A N N O	CARROZZE A CARRELLI		CARROZZE A 2 O 3 SALE		BAGAGLIAI E POSTALI		CARRI	
	Quantità	% sulla consistenza	Quantità	% sulla consistenza	Quantità	% sulla consistenza	Quantità	% sulla consistenza
1924-25	1.497	31,7	2.335	42,4	1.522	30,8	18.078	11,2
1923-24	1.428	30,6	2.340	39,7	1.565	31,3	18.734	11,6
Differenze . . .	+ 69	+ 1,1	- 5	+ 2,7	- 43	- 0,5	- 656	- 0,4

L'aumento nella percentuale di giacenza delle carrozze a carrelli e di quelle a due o tre sale è dovuto più che altro alla entrata in servizio di carrozze provenienti dalla ripartizione dell'ex parco Südbahn e di quello comune ex austro-ungarico, tutte in condizioni da non poter prestare regolare servizio se non dopo riparazioni e sistemazioni a nostro tipo.

Il materiale fuori servizio per riparazioni al 30 giugno 1925 ed alla stessa data dell'anno precedente risulta dall'allegato n. 13 e i dati vengono riassunti nel seguente prospetto.

D A T A	CARROZZE E CARRELLI		CARROZZE A 2 O 3 SALE		BAGAGLIAI E POSTALI		CARRI	
	Quantità	% sulla con- sistenza	Quantità	% sulla con- sistenza	Quantità	% sulla con- sistenza	Quantità	% sulla con- sistenza
30-6-1925	1.195	25,1	2.425	45,6	1.546	31,3	17.843	11,1
30-6-1924	1.476	31,6	1.977	36,0	1.404	28,5	19.007	11,6
Differenze	- 281	- 6,5	+ 448	+ 9,6	+ 142	+ 2,8	- 1.164	- 0,5

Per quanto riguarda le carrozze a carrelli si deve osservare che, escludendo dal confronto 80 carrozze a carrelli di ripartizione dell'ex parco austro-ungarico, da poco immesse nel nostro parco e non ancora sistemate pel servizio, e le 167 carrozze a carrelli dei servizi internazionali, le quali per il lungo percorso da esse effettuato e le particolari esigenze del loro servizio danno una quota relativamente alta, la percentuale delle carrozze a carrelli fuori servizio per guasti al 30 giugno 1925 si riduce a circa il 23 % del parco effettivo di tali carrozze.

Nei riguardi poi delle carrozze comuni (a due o tre sale) l'elevata percentuale di quelle fuori servizio al 30 giugno 1925 è in gran parte spiegata dalle condizioni eccezionali di cui qui appresso.

Al 30 giugno 1925 erano ancora comprese nel parco 356 carrozze già ritirate nelle officine per essere demolite e che pertanto non dovrebbero essere comprese nè nel contingente del parco nè in quello delle riparande, dove invece sono ora comprese, ed inoltre 1200 carrozze circa che han superata l'età limite e che man mano passano fra quelle demolende. Infine nel parco sono state immesse oltre 1300 carrozze di ripartizione dell'ex parco Südbahn e Austro-Ungarico o provenienti dal bottino di guerra e che richiedono riparazioni di rilievo, unificazioni di pezzi di ricambio, modificazioni, ecc., dando una percentuale di riparande molto superiore a quella delle altre carrozze.

17. Riparazioni delle locomotive nelle officine dei depositi. — Per le locomotive a vapore nelle officine dei depositi (allegato 11) durante l'esercizio 1924-25 si eseguirono 1635 medie riparazioni, in confronto di 1809 dell'esercizio precedente; si eseguirono inoltre altre 2191 importanti riparazioni, in confronto di 2229 dell'esercizio precedente. La complessiva produzione in lavori eccedenti la manutenzione corrente fu perciò inferiore di 212 unità rispetto a quella dell'esercizio precedente. Ciò dipese dal fatto che il lavoro di manutenzione corrente, non valutabile in cifre, fu molto superiore a quello del precedente esercizio, in conseguenza dell'aumentato traffico e dei trasporti per l'Anno Santo, per il sempre crescente deperimento delle locomotive di tipo antiquato e per i lavori di montaggio e modifica dovuti eseguire alle locomotive ex austriache a noi venute in seguito alla ripartizione del materiale ex austriaco.

La durata media delle medie riparazioni nelle officine dei depositi di trazione a vapore fu di giorni 42, quella delle riparazioni importanti (rialzi con ricambio parziale di tubi, ricambio di tubi che superino un quarto del fascio tubolare, pezze delle boccaporta, ecc.) fu di giorni 24, contro 45 e 25 rispettivamente dell'esercizio precedente.

Per le locomotive ed automotrici elettriche nelle officine dei depositi T. E., oltre la manutenzione corrente, si eseguirono nell'anno 1924-25 n. 173 riparazioni generali e n. 1383 riparazioni speciali, mentre nell'esercizio precedente si erano eseguite numero 194 riparazioni generali e n. 1478 riparazioni speciali.

Da aggiungere n. 9 riparazioni generali eseguite ad automotrici elettriche delle linee Trento-Malè e Brunico-Campo Tures.

La durata media delle riparazioni generali nei depositi T. E. fu di 87 giorni e di tutte le riparazioni speciali fu di giorni 10, contro 79 giorni e 7 $\frac{1}{2}$ giorni rispettivamente dell'anno precedente.

La diminuita produzione di riparazioni generali e la maggiore durata media di esse sono conseguenza delle condizioni delle maestranze già accennate, nonché dei notevoli lavori di modifiche e delle più numerose riparazioni richieste dai locomotori delle nuove forniture.

18. Riparazione delle locomotive nelle grandi officine dell'amministrazione. — Il numero delle locomotive a vapore riparate nelle officine di Stato nell'esercizio 1924-25 fu di 675 (653 locomotive a scartamento normale e 22 a scartamento ridotto) (vedasi allegato n. 11), contro 736 (701 a scartamento ordinario e 35 a scartamento ridotto) riparate nell'esercizio 1923-24.

Nelle riparazioni eseguite nel 1924-25, il numero delle locomotive complesse speciali e complesse, che nell'esercizio precedente era del 43 % di quelle semplici, è salito al 65 %.

Ciò deriva in gran parte della maggiore quantità di locomotive di tipo speciale e complesso entrate nel nostro parco in conto ripartizione delle linee ex austriache, e che sono passate in riparazione in officina.

Quanto alla specie delle riparazioni, per quelle radicali, cioè ricambi completi di caldaie e di forni, si nota un forte aumento (24 % nel presente esercizio, mentre nell'esercizio 1923-24 era del 17 %).

Le grandi riparazioni presentano invece una sensibile diminuzione (62 % nel presente esercizio, contro il 74 % dell'esercizio 1923-24).

Le riparazioni medie e assimilate in confronto al precedente esercizio sono in lieve aumento.

Oltre al materiale a scartamento normale, furono riparate n. 6 locomotive a scartamento ridotto delle linee Ora-Predazzo e Trento-Malè.

Ragguagliando alla stessa unità la grande e la radicale riparazione di una locomotiva di tipo semplice ed uniformando a tale misura tutte le altre riparazioni, si hanno riparate 785 unità, in confronto delle 862 unità avute nel 1923-24.

La diminuzione nel quantitativo delle locomotive riparate nelle grandi officine durante il 1924-25 rispetto a quelle riparate nel 1923-24 è in parte attribuibile all'estendersi della riparazione dei forni a mezzo della saldatura autogena, che ora viene di preferenza eseguita presso i depositi e che porta, come risultato, una diminuzione delle grandi riparazioni che altrimenti sarebbero passate alle grandi officine.

Il rapporto locomotive ragguagliate-operaio nell'esercizio 1923-24 fu di 0.21; nell'esercizio 1924-25 è stato di 0.20: il rendimento è quindi quasi uguale a quello dello scorso anno.

La durata media delle riparazioni delle locomotive a vapore fu di giorni 158 per le radicali e grandi, e di giorni 99 per le medie e assimilate, mentre nell'esercizio precedente era stata rispettivamente di 163 e 90.

Per i locomotori elettrici durante l'anno 1924-25 non vennero eseguite riparazioni di qualsiasi genere nelle grandi officine dell'amministrazione.

19. Riparazione delle locomotive nelle officine private. — Le locomotive a vapore riparate nelle officine dell'industria privata durante l'esercizio 1924-25 furono (vedasi allegato n. 11) 596 di fronte a 685 nell'esercizio 1923-24.

Assumendo come unità di lavoro la radicale e la grande riparazione di una locomotiva di tipo semplice, e ragguagliando a tale misura tutte le altre riparazioni, risulta che nell'esercizio 1924-25 furono riparate 919 unità in confronto a 1087 unità nell'esercizio 1923-24.

La diminuzione nell'entità delle riparazioni verificatasi nel 1924-25 rispetto

all'anno precedente è dovuta in parte all'esaurimento dei contratti con le ditte estere, le quali hanno riparato solo 40 locomotive in confronto di 98 dell'esercizio precedente, e in parte alle migliorate condizioni generali del parco.

Nelle officine dell'industria privata, oltre alle riparazioni suindicate, furono demolite 62 locomotive a vapore.

Per la riparazione dei locomotori elettrici nell'esercizio 1924-25 si ricorse alle ditte « Società Nazionale Officine di Savigliano », « Tecnomasio Italiano Brown Boveri » e « Terni » di Spezia; però nell'esercizio stesso non furono riconsegnati riparati che due soli locomotori.

Furono inoltre inviati alle officine private i locomotori T. E. 551 che dovevano ancora subire il cambio degli assi dei motori iniziato nello scorso esercizio; di essi ne debbono ancora essere restituiti 11. Furono finalmente assegnati all'industria privata in conto di un vecchio contratto n. 4 *motori* di trazione di locomotori E. 550. Essi furono restituiti riparati nel corrente esercizio.

20. Riparazione dei tachimetri — Si è iniziata la riorganizzazione dell'officina per la riparazione dei tachimetri col concetto della lavorazione in serie, sia per la revisione degli apparecchi, sia per la costruzione dei pezzi di ricambio, per emanciparci dall'estero anche in quest'ultimo particolare.

I risultati ottenuti durante l'esercizio sono veramente soddisfacenti. Si cita un solo numero che può considerarsi l'indice più completo e più rappresentativo del risultato raggiunto: la durata media in ore di lavoro impiegate per la riparazione di un apparecchio tachimetro, che prima della guerra era consolidata in ore 42 e che nel dopo guerra salì fino ad ore 66, è ridotta, fino dal mese di giugno 1925, ad ore 19,9.

21. Riparazione dei veicoli nelle squadre di rialzo. — Nell'esercizio 1924-25 furono riparate nelle S.R. complessivamente 586,527 veicoli, prescindendo dal gran numero di piccole riparazioni eseguite ai veicoli sui binari di stazione per manutenzione corrente, senza toglierli dalla circolazione.

Tale produzione di veicoli riparati dalle squadre rialzo è di circa 2,3 % superiore a quella dell'esercizio 1923-24, che fu di veicoli 573,394.

I dati relativi alle riparazioni eseguite ai veicoli risultano dall'allegato n. 12.

22. Riparazione dei veicoli nelle officine dell'amministrazione. — Dalle officine uscirono riparati, durante l'anno 1924-25, 14.219 veicoli, e cioè: 7273 carri, 1398 ba-

gagliai e 5548 carrozze (delle quali 2574 a carrelli), di fronte a 19.134 veicoli riparati nell'esercizio precedente, e cioè: 11.905 carri, 1630 bagagliai e 5599 carrozze (di cui 2872 a carrelli).

Come si vede, la diminuzione si è verificata esclusivamente nei carri, e vi contribuì anche l'abolizione delle squadre sussidiarie d'officina. In effetto però il coefficiente di entità delle riparazioni è salito da 7,5, quale era nell'esercizio 1923-24, a 8,5; mentre il numero di assi ragguagliato per operaio è rimasto pressochè immutato.

Oltre alle riparazioni ordinarie, venne curata la introduzione di migliorie destinate a rendere le carrozze più comode e più decorose.

23. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — Dalle officine private uscirono riparati, durante l'anno 1924-25, 32.439 veicoli, e cioè 29.918 carri, 829 bagagliai e 1692 carrozze (delle quali 1278 a carrelli), di fronte a 35.392 veicoli riparati nell'esercizio precedente, e cioè: 32.687 carri, 1065 bagagliai e 1640 carrozze (delle quali 820 a carrelli). La diminuzione sul numero complessivo di veicoli fu dell'8 %, ma vi fu invece un aumento di oltre il 50 % di carrozze a carrelli.

Maggiori dati sulla riparazione dei veicoli sono riportati nell'allegato n. 12.

24. Costo delle riparazioni. — Il quantitativo medio di personale addetto alla riparazione dei rotabili negli impianti dell'Amministrazione ha subito dal 1923-24 al 1924-25 le modificazioni indicate nel seguente specchietto.

	1924-25	1923-24	Differenza
Officine dei depositi	7.221	7.059	+ 162
Squadre rialzo	3.188	3.118	+ 70
Officine locomotive	4.265	4.396	— 131
Officine veicoli	4.524	5.353	— 829
Totali	19.198	19.926	— 728

Nonostante la sensibile riduzione alla forza operaia utilizzata nel 1924-25, la spesa per salari risultò nel detto anno superiore a quella dell'anno 1923-24 (e cioè 221 milioni di fronte a 217), e ciò a causa dei miglioramenti concessi al personale dall'aprile 1925.

Data la grandissima diversità dei lavori a cui provvedono le officine dell'Amministrazione, non è possibile stabilire il costo unitario delle diverse unità di lavoro eseguito. Si può soltanto dire in via generale che il costo unitario è certamente risul-

tato superiore a quello dell'esercizio precedente sia per i miglioramenti di salari di cui si è fatto cenno sopra, sia per l'aumentato costo dei materiali.

Per le riparazioni eseguite nelle officine private invece, per le quali i lavori eseguiti sono bene determinati, è possibile indicare pei due anni 1924-25 e 1923-24 i costi medi delle riparazioni.

	1924-25	1923-24
Costo medio per locomotiva L.	162.800	157.000
» » » asse-carrozza. »	6.200	5.350
» » » asse-bagagliaio. »	4.230	3.926
» » » asse-carro »	1.830	1.746

Il maggior costo medio verificatosi nel 1924-25 in confronto all'esercizio precedente è dovuto principalmente all'aumentato costo dei materiali durante l'esercizio.

Esso fu pure influenzato dall'aumento verificatosi nel costo della mano d'opera, che obbligò a migliorare le condizioni contrattuali a molte ditte alle quali i contratti sono stati rinnovati durante l'esercizio.

L'aumentato costo medio di riparazione delle carrozze, in particolare, trova giustificazione nel fatto che, per le speciali esigenze di esercizio per l'Anno Santo, si è resa necessaria l'intensificazione della riparazione delle carrozze a carrelli (1278 nel 1924-25 di fronte a 820 del 1923-24), mentre si è provveduto ad eseguirvi migliorie varie allo scopo di rialzarne il decoro e la comodità.

Le spese complessive delle riparazioni eseguite direttamente dall'Amministrazione e quelle eseguite dalle officine private nell'anno 1924-25 e nell'anno precedente risultano dal seguente prospetto, distinte per genere di rotabili:

	Ferrovie Stato		Ditte private		Complessivamente	
	1924-25	1923-24	1924-25	1923-24	1924-25	1923-24
	M i l i o n i					
Locomotive-tender ed automotrici a vapore	177	230	92	100	269	330
Locomotori ed automotrici elettriche e relative apparecchiature	14	11	—	—	14	11
Carrozze	71	71	37	28	108	99
Bagagliai	11	12	7	9	18	21
Carri	61	73	113	114	174	187
TOTALI	334	397	249	251	583	648

La diminuzione di spesa di 65 milioni, verificatasi nel 1924-25, è dovuta alle migliorate condizioni del parco, le quali hanno permesso di ridurre il quantitativo delle riparazioni entro limiti lievemente inferiori a quelli dell'anno 1923-24, pur senza nuocere al regolare e sicuro svolgimento del traffico.

STUDI ED ESPERIMENTI.

25. **Miglioramenti alle locomotive a vapore.** — Data la necessità di procedere all'acquisto di nuove locomotive per servizi viaggiatori e merci, sono stati ricompilati i progetti delle locomotive gruppo 746 a 4 assi accoppiati, introducendovi notevoli migliorie, specie nel meccanismo di distribuzione; sono stati ricompilati pure i progetti delle locomotive gruppo 685 a tre assi accoppiati, delle locomotive gruppo R. 370 e gruppo R. 302 a scartamento ridotto, delle locomotive gruppo 835 per servizi di manovra e delle locomotive gruppo 740 a 4 assi accoppiati per servizi merci.

In relazione poi alla opportunità di accelerare la marcia dei treni viaggiatori e merci rapidi della Sicilia e della Calabria, venne iniziato lo studio di una nuova locomotiva a 4 assi accoppiati, gruppo 744, della potenza di 1200 HP e atta alla velocità di oltre 70 chilometri all'ora, anche su linee armate con rotaie tipo 36, essendosi contenuto il peso per asse al disotto delle 15 tonnellate.

Durante l'anno 1924-25 vennero pure fatti vari studi per il miglioramento delle locomotive già in esercizio. Tra gli altri furono compilati i progetti, ora in via di esecuzione, per la trasformazione delle locomotive compound a vapore saturo gruppo 680 in locomotive a semplice espansione a vapore surriscaldato gruppo 685 ed inoltre per il miglioramento agli effetti della prestazione e consumo di combustibile delle locomotive gruppo 671, 751, 216, 729 (ex austriache).

Essendosi ricevute in conto riparazioni locomotive germaniche e locomotive austriache appartenenti a circa 100 gruppi diversi, è stato necessario procedere allo studio ed alla unificazione dei pezzi di ricambio sia in base ai pochi disegni pervenuti, sia in base a rilievi diretti.

Nell'anno 1924-25 si è potuto portare a buon punto anche lo studio per la unificazione dei pezzi di ricambio per le locomotive progettate direttamente dall'Amministrazione, in modo da permettere una notevole riduzione delle scorte di magazzino e preparare per l'avvenire notevoli economie nell'approvvigionamento dei pezzi di ricambio.

Sono state condotte a termine le prove dinamometriche comparative per lo studio delle caratteristiche di funzionamento delle locomotive con distribuzione a valvole (Caprotti) e furono raccolti i primi dati di esercizio corrente per valutare il comportamento pratico di tale tipo di distribuzione. Fu inoltre deciso di estendere l'applicazione della nuova distribuzione « Caprotti » ad altre 20 locomotive per treni diretti, ordinate nell'esercizio finanziario, in modo da poter più rapidamente e più attendibilmente ottenere i necessari dati di esercizio per un giudizio definitivo.

Furono eseguiti infine esperimenti metodici coi più noti tipi di apparecchi preriscaldatori dell'acqua di alimentazione per caldaie di locomotive, utilizzando parte del vapore di scarico, al fine di decidere la scelta del sistema che si presta meglio per le applicazioni su nostre locomotive.

Non essendo però possibile applicare sulle locomotive di nuova ordinazione per treni diretti pesanti apparecchi del tipo a pompa e riscaldatore, che aumenterebbero i pesi per asse oltre i limiti consentiti dalle condizioni delle linee, fu deciso di applicare a tali nuove locomotive un iniettore parzialmente alimentato dal vapore di scappamento, soprattutto in considerazione del suo limitato peso.

26. Automotrici con motori a scoppio. — I progetti iniziati nel precedente esercizio, per la costruzione di una automotrice a nafta a trasmissione elettrica, furono portati a compimento ed è già a buon punto la costruzione, a titolo di esperimento, di un primo esemplare di automotrice per il quale si sono in gran parte utilizzati materiali già in possesso dell'Amministrazione.

Si sono iniziate le prove con una automotrice con motore a scoppio, costruita dalla Deutsche Werke di Kiel e presa a nolo dalla Società ing. Nicola Romeo di Milano.

A detta automotrice, che è fornita di motore tipo automobile a sei cilindri, della potenza indicata di 100 HP, ed offre 44 posti a sedere, pesando solo 18 tonnellate è stato applicato un carburatore adatto alla utilizzazione di nafta leggera, che tende ad ottenere una regolazione automatica e razionale della proporzione fra la benzina e la nafta. Ciò si è fatto perchè, dato l'alto costo della benzina in Italia, il problema di tale tipo di trazione può essere economicamente conveniente, rispetto a quello a vapore, solo se il costo medio del carburante si riduce notevolmente al disotto di quello della benzina.

Si sono pure iniziati esperimenti con una piccola locomotiva di manovra provvista di motore a scoppio monocilindrico di 30 HP utilizzando la nafta, costruita dalla Ditta Deutz di Colonia e destinata per le manovre in piccoli scali ferroviari.

27. **Lubrificazione periodica mediante lana crine.** — In seguito agli ottimi risultati ottenuti dagli esperimenti di lubrificazione periodica dei cuscinetti e fuselli per tender, eseguita mediante lana crine imbevuta di olio minerale scuro, il sistema viene gradatamente esteso a tutti i tenders a carrelli, compatibilmente con la disponibilità di lana crine, per la quale si hanno difficoltà di approvvigionamento a condizioni convenienti.

Nel compartimento di Firenze si è pure iniziato l'esperimento del detto sistema di lubrificazione per i cuscinetti delle macchine, con risultati in generale soddisfacenti, sia per la economia di lubrificante, sia per il diminuito numero di riscaldi.

28. **Miglioramenti alle locomotive elettriche.** — Vennero completati i progetti della parte meccanica dei locomotori a corrente continua a 3000 volt gruppo 625 per servizio merci e 626 per servizio viaggiatori, destinati alla linea Foggia-Benevento.

Furono iniziati studi per un tipo di apparecchiatura elettrica F. S. per queste locomotive.

Per le linee elettrificate col sistema trifase furono proseguiti gli studi per i locomotori a quattro velocità, sia a tre che a quattro assi accoppiati, gruppo 334 e 432.

Furono studiati numerosi apparecchi speciali per locomotori tra i quali un nuovo tipo di compressore elettro-pneumatico, un nuovo tipo di compressore meccanico, vari dispositivi di sicurezza per gli interruttori ed i trolley, vari perfezionamenti ai reostati a liquido.

Furono infine studiate migliorie e modificazioni alla parte meccanica ed elettrica dei locomotori in esercizio.

29. **Miglioramenti ai veicoli.** — Fu eseguito lo studio dei veicoli di un nuovo treno reale, che dovrà sostituire quello attuale composto di veicoli di tipo antiquato.

I nuovi veicoli (in complesso 9) saranno tutti a cassa d'acciaio, ed i particolari costruttivi sono stati studiati in modo da poter offrire le maggiori comodità possibili.

Fu eseguito lo studio di carri chiusi (serie *F*) ad ossatura metallica e con finestre inferiori, atte a permettere una vasta aereazione nell'interno del carro, come è stato vivamente richiesto dagli speditori di merce facilmente deperibile (frutta ed ortaggi), ma provviste alla loro volta di dispositivi capaci d'impedire la sottrazione della merce attraverso le finestre stesse ed ogni pericolo di penetrazione di acqua in caso di pioggia.

Fu studiato un nuovo tipo di respingenti per carri che rispondesse all'esigenza dell'esercizio meglio dell'attuale.

Per i veicoli esteri venuti in possesso dell'Italia per effetto della guerra, veicoli, che provenendo da parecchie e differenti Amministrazioni, sono di molteplici tipi molto diversi l'uno dall'altro, fu studiata la sostituzione dei principali pezzi di ricambio in opera con pezzi di ricambio tipo F. S., così da poter permettere la loro normale utilizzazione, senza ricorrere all'approvvigionamento di gran lunga più costoso e complicato di pezzi speciali per ogni singolo tipo di veicoli.

CAPO VI.

TRAFFICO.

SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI.

1. **Entità del traffico viaggiatori e bagagli.** — Nell'esercizio 1924-25 il quantitativo totale di biglietti venduti fu di 102.608.401 di fronte a 101.788.752 dell'esercizio precedente.

Si ebbe quindi un aumento di 814.649 viaggiatori, di cui una buona parte è dovuta al movimento eccezionale verificatosi nel secondo semestre dell'esercizio per la ricorrenza dell'Anno Santo.

L'entità del traffico viaggiatori però mal si valuta con queste cifre che non tengono conto della percorrenza dei viaggi effettuati. Si prestano invece meglio all'uopo i prodotti dell'anno, dopo di averli resi confrontabili con quelli ottenuti nell'anno precedente, mediante la deduzione degli aumenti delle tariffe.

Il prodotto complessivo del traffico viaggiatori risultò nel 1924-25 di :

1415 milioni di fronte a 1261 milioni dell'anno 1923-24. La differenza in più di 154 milioni può ritenersi dovuta per 54 milioni circa, agli aumenti delle tariffe e per il resto, cioè per 100 milioni, circa, all'aumento del traffico. Questo aumento può pertanto valutarsi nell'8 % circa di quello avuto nell'esercizio 1923-24.

Al traffico del 1924-25 si fece fronte con una percorrenza di treni viaggiatori e misti di 68,9 milioni di chilometri (1) che supera del 13 % circa quella dell'anno 1923-24 (milioni di treni-km. 60,9), e con una percorrenza delle carrozze di 1404 milioni di assi-km., che supera del 10 % circa quella dell'anno 1923-24 (milioni di assi-km. 1279).

Nel seguente prospetto si indicano i prodotti medi viaggiatori per treno-km. viaggiatori e misti e per asse-km. percorso dalle carrozze cariche nell'anno 1924-25 e nel 1923-24.

(1) Considerando anche i treni merci con viaggiatori, si avrebbe una percorrenza di 72 milioni di chilometri.

Prodotto medio dei viaggiatori :

	1924-25	1923-24
per treno-km. viaggiatori e misti.	L. 20,55	20,74
per asse-km. carrozze	» 1,01	0,98

Per i bagagli si ebbe nell'anno 1924-25 un prodotto totale di 56,5 milioni di fronte a 53,4 milioni avuti nell'esercizio precedente. L'aumento dei prodotti pari a circa 3 milioni può ritenersi dovuto per la massima parte all'incremento del traffico.

2. Percorrenze dei treni viaggiatori e delle carrozze. — La percorrenza complessiva giornaliera dei treni ordinari viaggiatori stabiliti dagli orari subì nell'esercizio 1924-25 le variazioni qui sotto indicate :

D A T A		PERCORRENZA giornaliera treni km.
1° luglio	1924	193.582
1° agosto	»	194.415
1° settembre	»	198.041
1° ottobre	»	196.912
1° novembre	»	197.726
1° gennaio	1925	206.715
1° aprile	»	207.546
5 giugno	»	212.375

L'aumento cospicuo, che si apportò alle percorrenze col 1° gennaio 1925, è principalmente in relazione con l'inizio dell'Anno Santo, in previsione del quale si è dovuto predisporre un più largo programma di comunicazioni, specialmente da e per Roma.

L'aumento più lieve apportato col 5 giugno 1925 si connette con l'attuazione di un nuovo orario generale, col quale si istituì qualche nuovo treno specialmente per le comunicazioni internazionali e si riattivarono alcuni servizi estivi temporanei.

Il quantitativo di treni-km. viaggiatori e misti effettuati nell'esercizio sulla Rete principale risultò di km. 68.969.203, in confronto a km. 60.915.264 dell'esercizio precedente.

La percorrenza delle carrozze risultò nell'esercizio 1924-25 di 1404 milioni di assi-chilometro, mentre nell'esercizio precedente era stata di 1279 milioni. Il quantitativo medio di assi-carrozze per i detti treni risultò quindi di 20 assi nel 1924-25, mentre era stato di assi 21 nel 1923-24.

3. **Servizi e concessioni speciali.** — Durante l'esercizio si effettuarono 1.447 treni straordinari, dei quali 57 per conto della R. Casa, 5 per sovrani esteri, 1.018 per pellegrini e 367 per commemorazioni, congressi, gite di piacere, feste e fiere in genere.

Dei 1.018 treni pellegrini se ne effettuarono :

N.	4	nel mese di	gennaio	1925 ;
»	40	id.	febbraio	1925 ;
»	102	id.	marzo	1925 ;
»	393	id.	aprile	1925 ;
»	292	id.	maggio	1925 ;
»	187	id.	giugno	1925 ;

Il servizio in genere di tali treni si svolse regolarmente, senza perturbare la marcia dei treni ordinari e senza dar luogo al minimo incidente, il che fu oggetto di vivi elogi all'Amministrazione ferroviaria.

Vennero in tali occasioni concesse, a seconda dei casi, le riduzioni di tariffa previste per i viaggi durante l'Anno Santo, ovvero quelle per i viaggi in comitiva.

4. **Comunicazioni con l'estero.** — Le comunicazioni con l'estero subirono le seguenti variazioni :

Transito di Modane. — Col 1° novembre 1924 venne ritardata in partenza da Roma di 45 minuti e accelerata di altrettanti la marcia del treno di lusso Roma-Parigi, in modo da rilevare a Roma la coincidenza del treno diretto 80 proveniente da Napoli.

Col 1° gennaio 1925 venne poi accelerata anche la marcia del treno di lusso in senso inverso, anticipandone di 1 ora e 20 minuti l'arrivo a Roma allo scopo di metterlo in coincidenza col direttissimo 91 verso Napoli e Brindisi, così da costituire una comunicazione diretta per i viaggiatori e per la corrispondenza postale fra Parigi e Brindisi.

Transito di Domodossola. — Col nuovo orario generale del 5 giugno 1925 vennero accelerati in modo sensibile i treni di lusso Simplon-Orient-Express. Furono inoltre attivati fra Domodossola e Milano nuovi treni diretti permanenti e temporanei, a sussidio dei principali treni diretti preesistenti, spostando poi i treni PT e TP fra Parigi e Trieste in modo da costituire comunicazioni continuative tra Parigi, Trieste, Belgrado, Costantinopoli e Bucarest.

Transito di Luino. — Col detto nuovo orario furono istituiti due nuovi diretti fra Novara e Luino, in modo da stabilire una coppia di comunicazioni dirette continuative tra Torino e il Gottardo per la più breve via di Luino.

Transito del Brennero. — Sempre in occasione dell'attuazione del nuovo orario generale 5 giugno 1925 venne attivata una nuova coppia di comunicazioni dirette per questo transito, mediante i nuovi treni 61 e 64, coincidenti a Bologna rispettivamente coi treni 21 e 24 per e da Roma, e stabilenti comunicazioni assai rapide con Berlino. I detti nuovi treni, che trovano anche immediate coincidenze a Trento da e per Venezia ed a Verona da e per Milano ed oltre, non risultarono tuttavia molto frequentati.

Transito di Tarvisio. — Col 1° ottobre 1924 si attivò una nuova coppia di treni diretti 504 e 509 Tarvisio-Portogruaro, in coincidenza coi direttissimi 44 e 49 da e per Roma, treni che vennero a stabilire non solo nuove assai utilizzate rapide comunicazioni tra Vienna e l'Italia in sostituzione delle precedenti servite dai treni 501 e 502, ma altresì con Praga, Varsavia e Budapest.

Transito di Piedicolle. — Coll'orario del 5 giugno 1925 con la coppia dei treni diretti 603 e 604 vennero attuate anche le comunicazioni di Trieste con Klagenfurt e con Vienna per questo transito.

Transito di Postumia. — Col 5 giugno 1925, oltre ad un diverso orario dei treni di lusso Simplon-Orient-Express, in dipendenza del loro acceleramento complessivo, si addivenne anche alla istituzione dei nuovi diretti notturni 701 e 702, in prolungamento dei treni PT e TP fra Parigi e Trieste, allo scopo di stabilire comunicazioni continuative ordinarie fra Parigi e gli Stati orientali attraverso l'Italia.

Transito di Fiume. — Col 5 giugno 1925, si sono stabilite nuove comunicazioni internazionali per questo transito per mezzo dei treni 631 e 1726, coincidenti coi nuovi treni per e da Zagabria e Praga. Il 631 venne poi prolungato da S. Pietro del Carso a Trieste indipendentemente dai treni della linea Trieste-Postumia ed in coincidenza col direttissimo 615 per Venezia ed oltre.

5. **Comunicazioni interne.** — Si citano i più importanti fra i diversi provvedimenti adottati.

Col 14 agosto 1924 vennero prolungati alla tratta Pisa e Roma i diretti 10 e 11 per e da Torino.

Dalla stessa data vennero sdoppiati fra Bologna, Firenze e Roma i direttissimi notturni 36 e 37, inoltrando le sezioni di Venezia e Trieste per la linea Faenza-Firenze con i treni 46 e 57.

Col 1° settembre 1924 venne attivata una coppia di treni diretti diurni tra Firenze, Perugia e Roma, specialmente utili al movimento dei forestieri.

Col 1° ottobre 1924 furono stabilite nuove comunicazioni dirette fra Trieste, Venezia, Milano e Genova, per mezzo del nuovo direttissimo 186 Venezia-Milano, coincidente col treno 1651 da Trieste e continuante su Genova per mezzo del nuovo diret-

tissimo 167, mentre in senso inverso si attivò il nuovo direttissimo 170 Genova-Milano e il nuovo diretto 181 Milano-Venezia, anticipando il PT in modo da coincidere a Verona col diretto 62 per il Brennero ed oltre.

Fra Trieste e Venezia si attivarono i nuovi diretti 617 e 618; fra Trieste e Udine i nuovi diretti 626 e 627.

Da Verona a Trento venne spostato alla sera il diretto 66 per metterlo in coincidenza col diretto 22 da Roma, e coi diretti serali della linea Milano-Venezia.

Una nuova coppia di diretti mattutini venne stabilita fra Palermo, Girgenti e Porto Empedocle.

Col 1° novembre 1924 venne prolungato da Bologna per Firenze a Roma il diretto 115 proveniente da Milano come treno 23, con arrivo a Roma alle 23,50.

Venne pure istituito il nuovo direttissimo 24 in partenza da Roma alle 9,45 con arrivo a Firenze alle 15,05.

Fra Torino e Milano fu istituita la nuova coppia di direttissimi 187 e 192.

I treni 504 e 509 Tarvisio-Portogruaro vennero istradati per Conegliano e Treviso e prolungati fino a Venezia, sempre in coincidenza coi direttissimi 44 e 49 da e per Roma.

Col 15 novembre 1924 venne attivata una nuova coppia di treni direttissimi notturni fra Milano e Roma per la via di Borgo S. Donnino-Sarzana, composti esclusivamente di carrozze con letti di prima e seconda classe; a questi treni venne assegnato l'orario dei treni 16 e 17 già esistenti, e per il servizio ordinario quest'ultimi vennero sostituiti dai nuovi treni 18 e 19 viaggianti a seguito a mezz'ora di distanza.

Col 1° dicembre 1924 furono istituiti i due nuovi diretti 751 e 754 Firenze-Siena-Chiusi, in coincidenza coi treni 21 e 24 per e da Roma, utili specialmente per il movimento dei forestieri che visitano Siena.

Col 1° gennaio 1925, in previsione del maggiore movimento viaggiatori presumibile per l'Anno Santo, si addivenne alla istituzione di diversi nuovi treni, in modo da aver poi nel corso dell'anno i mezzi sufficienti per fronteggiare il sensibile maggior movimento previsto, oltre ad alcune importanti modificazioni all'orario di treni esistenti. Così il diretto notturno 162 Genova-Milano venne sostituito dall'accelerato 1392, avente più larga coincidenza a Milano col treno PT verso Venezia e Trieste ed in miglior coincidenza a Genova col diretto 149 da Ventimiglia.

Venne poi istituito il diretto 117 in partenza da Milano per Bologna alle 18,15 e venne prolungato da Firenze a Milano il direttissimo 24 con arrivo a Milano alle 23,15.

Contemporaneamente il diretto 22 Roma-Milano fu anticipato dalle 8 alle 7,30 in partenza da Roma.

Il treno 116 Bologna-Milano venne convertito in diretto anche da Piacenza a Milano e anticipato di mezz'ora da Bologna e di oltre un'ora in arrivo a Milano.

Fra Trieste e Udine vennero attivati i nuovi diretti 621 e 628.

Una nuova coppia di treni diretti venne attivata fra Bologna e Ravenna, via Castelbolognese.

Da Bari a Napoli, via Foggia, venne attivato il nuovo diretto 814, in coincidenza a Caserta col diretto 88 per Roma. In senso inverso venne prolungato da Foggia a Bari il diretto 819, coincidente a Caserta col diretto 87 da Roma, e da Napoli a Foggia fu istituito il diretto 817.

I direttissimi notturni 91 e 92 fra Roma, Bari e Taranto furono alquanto accelerati.

Tra Roma, Napoli, Reggio Calabria e la Sicilia venne istituita una terza coppia di comunicazioni dirette, prolungando da Napoli a Reggio il diretto 83, in partenza da Roma alle 0,25, dandogli poi continuazione su Catania, per mezzo del nuovo diretto serale 913 Messina-Catania, e istituendo in senso inverso il nuovo diretto 96 coincidente col nuovo treno 2944 da Catania e Siracusa e in arrivo a Roma alle 8,05; utile quindi specialmente per accedere in ora opportuna alla capitale dalla Calabria.

I detti nuovi treni furono anche opportunamente collegati con altri a Paola e a S. Eufemia biforcazione rispettivamente da e per Cosenza e Catanzaro.

Il precedente treno 96 Napoli-Roma venne soppresso.

Fra Ancona e Roma vennero istituiti i due nuovi direttissimi 79 e 74, il primo per accedere a Roma partendo la mattina e il secondo per facilitare le comunicazioni serali da Roma verso Ancona:

Venne istituita una coppia di treni diretti mattutini fra Roma e Viterbo, ed altra analoga fra Palermo e Trapani.

Col 1° aprile 1925 venne prolungato da Bologna a Venezia il direttissimo 48 proveniente da Firenze.

Col 5 giugno 1925 venne attivato un nuovo orario generale, il quale, oltre alle importanti modificazioni di carattere internazionale già citate, comprese anche diversi altri miglioramenti nelle comunicazioni interne. Fra queste si segnalano in particolar modo le seguenti.

Acceleramento della marcia del diretto 166 Genova-Milano convertendolo in direttissimo e istradandolo per Villalvernia.

Sostituzione del direttissimo 170 Genova-Milano con il nuovo accelerato 1394.

Acceleramento della marcia del treno 136 Genova-Ventimiglia, rendendolo tutto diretto.

Istituzione di un nuovo treno diretto 115 in partenza da Milano alle 13,10 per Bologna, a sussidio del successivo diretto 27.

Sostituzione del diretto 627 Udine-Treviso-Venezia col nuovo diretto 505, in partenza da Udine alle ore 15, ed in coincidenza a Mestre col diretto 198 per Milano.

Anticipazione del treno 152 Castellammare Adriatico-Bologna allo scopo di collegarlo a Bologna coi diretti 22 verso Milano, Torino e Genova e 52 verso Venezia e Trieste.

Anticipazione di mezz'ora del diretto serale 71 Ancona-Roma, ristabilendone la coincidenza col diretto notturno 83 verso Napoli.

Acceleramento di 40 minuti nella marcia del direttissimo 79 Ancona-Roma, anticipandone di altrettanto l'arrivo.

Posticipazione di mezz'ora del diretto 84 Napoli-Roma, ristabilendone così a Caianello la coincidenza con le provenienze da Isernia e Campobasso.

Acceleramento nella marcia dei diretti 802 e 807 fra Napoli e Potenza, mettendo l'802 a Napoli in coincidenza col treno 80 per Roma, anzichè con l'82.

Attivazione di una coppia di treni diretti fra Verona-Mantova, Parma e Spezia, transitanti per la linea Parma-Suzzara, esercitata dalla Società Veneta, allo scopo di migliorare le comunicazioni fra la linea del Brennero e le Venezie in genere, con la Liguria orientale e parte della Toscana.

Attivazione di due coppie di treni diretti fra Torino, Santhià e Biella, senza trasbordo dei viaggiatori a Santhià.

Trasformazione in diretti anche fra Codogno, Cremona e Mantova dei treni 432 e 437, allo scopo di accelerare le comunicazioni con Milano.

Attivazione di una nuova coppia di treni diretti 722 e 723 tra Firenze, Empoli e Livorno, in coincidenza a Pisa coi treni 2 e 11.

Istituzione di una nuova coppia di treni fra Ravenna e Faenza in coincidenza coi direttissimi 46 e 57 da e per Roma.

6. Servizi con carrozze speciali e servizi diretti. — Col 15 novembre 1924 venne istituita una nuova coppia di treni formati esclusivamente di carrozze con letti di 1^a e 2^a classe, tra Roma e Milano.

I posti di 2^a classe furono inoltre istituiti nei servizi di carrozze a letto con la Svizzera, l'Austria, la Germania e l'Ungheria.

Anche le comunicazioni con vetture dirette ebbero notevole sviluppo, tanto in servizio internazionale che in servizio interno.

7. Servizi internazionali per viaggiatori e bagagli. — Nel corso dell'esercizio 1924-25, vennero attivati i seguenti nuovi servizi diretti internazionali per il trasporto viaggiatori e bagagli :

a) fra l'Italia e l'Ungheria (1^o gennaio 1925) per la via di Ancona (percorso marittimo) Fiume, via Ancona (percorso marittimo) Fiume-Postumia, di Fiume, di Postumia, di Tarvisio-Vienna e di S. Candido ;

b) fra l'Italia ed il Regno dei Serbi-Croati-Sloveni (1° gennaio 1925) via Fiume, via Postumia, via Piedicolle, via Fusine Laghi, via Tarvisio e via S. Candido ;

c) fra l'Italia (stazioni del Trentino) e la Svizzera (1° maggio 1925) via Brennero-Arlberg ;

d) fra l'Italia e la Polonia (1° maggio 1925) via Tarvisio-Vienna.

8. **Modificazione delle tariffe viaggiatori.** — In occasione dell'Anno Santo sono state concesse facilitazioni di tariffa ai pellegrini accorrenti a Roma. Tali facilitazioni vanno da un minimo del 30 % pei viaggi isolati ad un massimo del 50 % pei viaggi in comitiva di almeno 400 persone, e danno la possibilità di visitare, oltre Roma, i principali Santuari d'Italia.

Dal 1° maggio 1925 furono attuati importanti provvedimenti riguardanti le tariffe ferroviarie viaggiatori. Tali provvedimenti, oltre ad assicurare un maggiore introito annuo, rendono le tariffe omogenee e ne facilitano l'applicazione.

Le principali modificazioni sono :

a) istituzione della nuova tariffa ordinaria a base differenziale per viaggi di corsa semplice con treni di qualunque categoria da applicarsi in sostituzione della tariffa generale per treni diretti e della tariffa differenziale *A*.

b) istituzione della nuova tariffa ordinaria a base costante per viaggi di corsa semplice fino a 400 chilometri esclusivamente per treni accelerati, omnibus e misti, in sostituzione della tariffa generale per treni omnibus ;

c) istituzione di tre tariffe ridotte : 30 %, metà prezzo e 70 % ; tutte derivanti dalla tariffa ordinaria differenziale e da applicarsi in luogo delle tariffe ridotte prima esistenti ; e particolarmente quella del 30 % in luogo della tariffa differenziale *B* ; quella metà prezzo, in luogo della tariffa differenziale *C* e della tariffa ridotta dal 50 al 75 %, e quella del 70 % in luogo delle tariffe militari con o senza bollo.

Altre modificazioni di minore importanza vennero adottate, quali quelle riguardanti le esazioni suppletive, i compartimenti riservati, i viaggi in comitiva, nonchè le norme sulle validità dei biglietti e le fermate intermedie, in merito alle quali si sono adottati, per quanto è stato possibile, criteri uniformi valevoli per qualunque biglietto sia esso a tariffa ordinaria che ridotta.

Oltre i suddetti provvedimenti, che sono di carattere permanente, sono state elevate, come si è già accennato in altra parte, le percentuali d'aumento portandole al 225 % pei viaggi di corsa semplice e di andata-ritorno, qualunque sia la tariffa applicata, ed al 240 % pei biglietti di abbonamento di qualsiasi specie. Le nuove percentuali, a differenza delle precedenti che variavano a seconda della classe, sono eguali per tutte tre le classi.

Sono state riordinate tutte le facilitazioni di viaggio a favore dei mutilati, invalidi e parenti di caduti, concedendo altresì per i grandi invalidi il trasporto a tariffa militare del bagaglio e la gratuità del viaggio alla persona di accompagnamento; speciali agevolazioni riguardano i viaggi dei parenti dei caduti e dei mutilati, quando sono chiamati a visita presso le Commissioni mediche delle pensioni di guerra.

Le concessioni speciali XIV (Federazione ginnastica italiana) e XV (Club alpino italiano) sono state fuse in un'unica concessione (XIV), estendendo le facilitazioni anche al Comitato olimpico nazionale ed alla Confederazione alpinistica ed escursionistica nazionale.

Per la stagione estiva vennero rinnovate, con maggiore larghezza, le facilitazioni degli anni precedenti, a favore delle stazioni balneari e climatiche, e cioè la istituzione di biglietti di andata-ritorno e di abbonamento a prezzo ridotto, nonché l'istituzione dei biglietti collettivi a prezzo ridotto per famiglia.

In data 1° gennaio 1925, venne riattivata la tariffa diretta fra l'Italia e l'Olanda via Svizzera-Germania (Colonia), via Austria-Germania e via Jugoslavia-Austria-Germania, che a suo tempo, in conseguenza dell'occupazione della Ruhr, era stata sospesa.

Con decorrenza 1° gennaio c. a. entrarono a far parte della Unione dei biglietti combinabili internazionali anche le ferrovie svedesi, talchè ora l'Unione comprende le ferrovie inglesi, francesi (comprese quelle della Tunisia, dell'Algeria, del Lussemburgo e della Saar), belghe (compresa la ferrovia Principe Enrico), danesi, olandesi, svizzere, svedesi, cecoslovacche e italiane.

Coi provvedimenti sovraindicati, e con quelli preesistenti all'esercizio 1924-25, la possibilità della distribuzione dei biglietti diretti dell'Italia si è estesa a quasi tutta l'Europa nonché al bacino del Mediterraneo, rimanendo esclusi soltanto il Portogallo, la Spagna, la Norvegia, la Russia ed i nuovi Stati Baltici (Lettonia, Lituania, Estonia, Finlandia).

Per quanto riguarda la Spagna e la Russia si iniziarono opportune pratiche per la loro inclusione nell'unione dei biglietti combinabili internazionali.

Nel corso del mese di gennaio c. a. vennero posti in distribuzione degli speciali biglietti circolari con inizio e termine del viaggio a due diversi transiti internazionali. Tali biglietti circolari comprendono diversi itinerari, che toccano le località italiane più importanti per bellezze naturali ed artistiche, e sono stati istituiti per agevolare i viaggi ed il soggiorno dei forestieri in Italia. Essi vengono calcolati sulla base delle riduzioni ammesse dall'art. 26 delle tariffe e condizioni per il trasporto delle persone.

Allo scopo di dare modo ai viaggiatori che dall'estero accorrono in Italia in occasione dell'Anno Santo di fruire senza difficoltà delle facilitazioni appositamente concesse dalle ferrovie italiane, vennero concordate con le ferrovie estere, e dalle

stesse istituite, apposite tariffe che prevedono degli speciali biglietti di andata e ritorno a lunga durata sul percorso estero fino al confine italiano, da distribuirsi in congiunzione ai biglietti speciali italiani dell'Anno Santo. Tali accordi si riferiscono alla Francia, alla Svizzera, alla Germania, al Belgio, all'Austria, alla Cecoslovacchia, alla Polonia ed al territorio della Saar, e cesseranno di aver vigore col 31 dicembre 1925.

SERVIZIO MERCI.

9. **Entità del traffico merci.** — Nel 1924-25 furono caricati per il servizio pubblico le quantità di merce ed i carri che risultano dal seguente prospetto, nel quale sono messi a raffronto anche i dati dell'esercizio precedente :

	Tonnellate caricate		Differenza %	Carri caricati		Differenza %	Carico medio per asse carro in tonn.		Differenza %
	1924-25	1923-24		1924-25	1923-24		1924-25	1923-24	
Carri completi.	52.441.177	43.840.634	+ 19,62	4.153.385	3.572.185	+ 16,27	6,23	6,05	+ 2,98
• misti . . .	4.616.877	4.109.206	+ 12,35	1.803.842	1.660.660	+ 8,62	1,61	1,54	+ 4,55
Totali . . .	57.058.054	47.949.840	+ 18,99	5.957.227	5.232.845	+ 13,84	5,05	4,83	+ 4,55

La percorrenza dei carri e le tonnellate-km. utili trasportate nei due esercizi 1924-25 e 1923-24 furono le seguenti :

	Percorrenza dei carri carichi in assi-Km.		Differenza %	Tonn.-Km. di merci trasportate		Differenza %
	1924-25	1923-24		1924-25	1923-24	
Carri completi	1.779.516.511	1.522.416.350	+ 16,89	11.086.387.864	9.210.618.918	+ 20,36
• misti	512.427.818	470.462.008	+ 8,92	825.008.786	724.511.492	+ 13,87
Totali	2.291.944.329	1.992.878.358	+ 15,01	11.911.396.650	9.935.130.409	+ 19,89

Furono inoltre caricati per il pubblico nello stesso anno 1924-25 carri 136.112 di bestiame vivo, contro 150.381 caricati nell'anno precedente, ed inoltre per i bisogni dell'Amministrazione ferroviaria furono caricati 414.397 carri con tonnellate 6.112.794, contro 423.216 carri e 6.195.969 tonnellate caricate nell'anno 1923-24 (1).

Trascurando pertanto il carico del bestiame, si rileva che i trasporti per il pubblico hanno nel 1924-25 segnato un incremento del 19 % nelle tonnellate caricate

(1) Le tonnellate-chilometro di traffico merci indicate nell'allegato n. 38 comprendono anche le merci trasportate in servizio dell'Amministrazione.

e del 20 % circa nelle tonnellate-km. trasportate, le quali ultime sono un indice esatto dell'entità del traffico.

Riferita alla media del chilometri di linee esercitate, l'entità del traffico merci risultò nell'anno 1924-25 di tonnellate-km. 775.506, mentre era stata di 665.419 nell'anno 1923-24 e di 519.119 nell'anno precedente la guerra (1913-14).

Il prodotto complessivo del traffico merci risultò nel 1924-25 di 2.609 milioni di lire, con un aumento di circa 475 milioni rispetto al prodotto dell'anno precedente (2.134 milioni).

Il detto aumento di 475 milioni (pari al 22 %) deriva per la massima parte (20 % circa) dall'incremento del traffico, e solo per un 2 % (50 milioni circa) dagli aumenti di tariffe.

Il prodotto medio delle merci per treno-km. merci e per asse-km. di carro carico risulta dal seguente prospetto per l'anno 1924-25 e per il 1923-24:

	1924-25	1923-24
Prodotto medio delle merci per treno-km. merci	L. 47,72	45,14
Per asse-km. di carro carico	» 1,09	1,02

Al traffico merci dell'anno 1924-25 si fece fronte, oltre che coi trasporti effettuati con i treni viaggiatori e misti, con 58 milioni di treni-km. merci.

La percorrenza di questi ultimi treni fu pertanto del 15,7 % superiore a quella dell'anno precedente (51 milioni di treni-km.).

La percorrenza totale dei carri carichi per i trasporti del pubblico fu nel 1924-25 di 2.339 milioni di assi-km. (compresa la percorrenza dei carri per trasporto di bestiame), con un aumento quindi del 14 % rispetto alla percorrenza corrispondente dell'anno precedente (2.043 milioni di assi-km.).

La percorrenza complessiva dei carri vuoti fu di 707 milioni di assi-km., mentre era stata di 611 milioni di assi-km. nell'anno 1923-24.

10. Carri disponibili per il traffico. — La media giornaliera dei carri delle ferrovie dello Stato a scartamento normale (compresi quelli esteri assegnati all'Italia in dipendenza della guerra) e di quelli di altre amministrazioni ferroviarie estere ed italiane in servizio cumulativo disponibili per il traffico (allegato n. 1) risultò nel 1924-25 di 134.068, con un aumento del 13,17 per cento rispetto al 1923-24, in cui fu di 118.466.

La media giornaliera dei carri caricati per ogni 100 carri disponibili pel carico da 15,55, quale fu nel 1923-24, salì a 15,82. Si ebbe quindi nella utilizzazione del materiale una maggiore intensità di 0,27 carri al giorno per ogni 100 carri utili al carico.

11. Carico medio per asse e portata di carri. — La portata media dei carri delle ferrovie dello Stato (allegato n. 1) risultò di tonn. 18,32, però, conglobata con quella dei carri esteri provenienti dalla guerra, detta portata scende a tonn. 18, avendo i carri esteri, a parità di tipo, una portata inferiore a quella dei nostri. Nell'anno 1923-924 la portata media di tutti i carri in dotazione fu di tonn. 17.95.

Il carico medio per asse di tutti i carri caricati sia per il commercio che per l'Amministrazione, esclusi però i carri caricati di bestiame, da tonn. 5,025 dell'esercizio precedente, salì a tonn. 5,207 (allegato n. 10), con una differenza in più di kg. 182 per carro.

12. Ciclo medio del materiale da carico e percorso medio dei trasporti. — Anche nel ciclo medio dei carri utili al carico sulla rete dello Stato (allegato n. 1) si ebbe un miglioramento, essendo sceso da giorni 6 ed ore 10 (1923-24) a giorni 6 ed ore 7 (1924-25).

Il percorso medio del trasporto di merci risultò nel 1924-25 di km. 181,23, mentre era stato di km. 178,56 nell'anno 1923-24 (Vedi allegato n. 38).

13. Carico medio per giorno lavorativo. — Il carico medio per giorno lavorativo risultò di 21.303 carri e di 206.779 tonnellate, in confronto di 18.466 carri e 171.891 tonnellate del 1923-24.

Nei vari mesi dell'anno il carico medio giornalieri subì le seguenti variazioni raffrontate a quelle dell'anno 1923-924 :

MESE	Media giornaliera di carri caricati con merci e bestiame		Media giornaliera di tonn. di merci accettate per il trasporto	
	1924-25	1923-24	1924-25	1923-24
luglio	20.255	16.434	192.944	153.370
agosto.....	22.236	17.233	214.839	161.131
settembre.....	22.578	18.706	217.239	179.567
ottobre	22.638	19.577	216.138	187.750
novembre	21.833	17.369	205.733	159.463
dicembre	21.809	16.553	205.833	148.149
gennaio	20.447	17.191	204.323	156.698
febbraio.....	20.750	18.634	206.601	173.775
marzo	20.757	19.318	204.079	179.082
aprile	20.573	19.610	203.516	183.919
maggio.....	21.100	20.774	208.096	197.693
giugno	20.671	20.199	202.345	185.553
medie	21.303	18.466	206.779	171.891
aumento %	15,36	—	20,30	—

14. **Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata.** — Il carico medio in carri e tonnellate, per giorno lavorativo e per chilometro di rete esercitata, fu il seguente :

	1924-25	1923-24	Variazioni del 1924-25 rispetto al 1923-24
Carri	1,353	1,173	+ 15,35 %
Tonnellate	13,133	10,917	+ 20,30 %

15. **Scambio di carri e di merci con altre ferrovie.** — Lo scambio complessivo dei carri con le altre ferrovie estere ed italiane è riassunto nel seguente specchio :

		1924-25	1923-24
Da e per la Francia ed oltre . . .	carri esteri entrati sulle F. S.	58.735	55.566
	» italiani usciti dalle F. S.	27.495	38.332
Da e per la Svizzera ed oltre . . .	carri esteri entrati sulle F. S.	156.305	80.684
	» italiani usciti dalle F. S.	56.497	60.494
Da e per l'Austria ed oltre . . .	carri esteri entrati sulle F. S.	85.591	95.453
	» italiani usciti dalle F. S.	79.467	71.783
Da e per la Jugoslavia ed oltre . . .	carri esteri entrati sulle F. S.	121.944	69.207
	» italiani usciti dalle F. S.	39.757	38.858
Totali . . .	carri esteri entrati sulle F. S.	422.575	300.910
	carri italiani usciti per l'estero	203.216	209.467
Da e per altre ferrovie italiane . . .	carri di altre ferr. entrati sulle F. S.	55.767	55.301
	» F. S. usciti dalle F. S.	413.114	352.611
Totale generale . . .	carri di altre ferr. entrati sulle F. S.	478.342	356.211
	» F. S. usciti dalle F. S.	616.330	562.078

L'importazione e l'esportazione, via terra, da e per l'estero (allegati 8 e 9), segnano entrambe un aumento discreto per le esportazioni, ma molto più forte per le importazioni, come risulta dai seguenti dati :

A N N O	ENTRATE IN ITALIA (tonn.)		USCITE DALL'ITALIA (tonn.)	
1924-25	6.117.894	+ 36,96 %	3.213.480	+ 6,73 %
1923-24	4.467.024		3.010.926	

16. **Traffico ai porti.** — Il movimento ferroviario nei porti si rileva dagli allegati 4 e 5, nei quali sono riassunti, per ogni singolo porto, i dati relativi al carico (in carri ed in tonnellate), allo scarico, alla rimanenza delle merci, ecc.

Analizzando le cifre relative al tonnellaggio delle merci spedite, si hanno, rispetto al 1923-24, le seguenti variazioni :

		Tonnellate	Percentuale di variazione
Totale delle merci spedite.	1924-25	15.290.239	+ 13,33
	1923-24	13.491.871	
Carbone.	1924-25	7.499.891	+ 8,05
	1923-24	6.940.904	
Cereali per l'interno e per l'estero.	1924-25	2.217.660	+ 30,61
	1923-24	1.697.926	
Cotoni per l'interno e per l'estero.	1924-25	361.126	+ 67,86
	1923-24	215.129	
Fosfati, fosforiti e concimi chimici	1924-25	717.916	+ 31,09
	1923-24	547.646	

I principali porti segnano quasi tutti un notevole incremento, ad eccezione di quello di Trieste, in cui si è verificata una diminuzione del 3,09 % per minori arrivi di merci da oltre mare in transito per l'estero.

A Genova, in particolare, si caricarono 5.962.598 tonnellate di merci, delle quali 5.654.230 del commercio e 308.368 delle ferrovie dello Stato, con un aumento, rispetto al 1923-24, del 16,85 % nel traffico privato ed una diminuzione del 25,12 % nei trasporti di servizio (dovuta a minori trasporti di carbone).

A Venezia e Savona (funivie comprese) si raggiunse un incremento rispettivamente dell'8 e del 30,51 per cento ; a Livorno l'aumento del 27,29 per cento.

Degno di particolare rilievo è l'aumento verificatosi nell'esportazione delle merci, via mare, di che è indice la quantità dei carri scaricati nei singoli porti.

A Genova si scaricarono nel 1924-25 carri 115.201, in confronto a 95.867 dell'esercizio precedente, raggiungendo un aumento del 20,17 %. A Venezia l'aumento fu del 79,26 %, a Trieste del 16 %, a Savona del 41,39 %, a Livorno del 25,63 %.

17. — **Trasporti vinicoli.** — La statistica dei trasporti vinicoli durante la campagna vendemmiale risulta dall'allegato n. 6. Il raccolto dell'uva fu ovunque abbondante, quindi anche i trasporti per ferrovia risultarono sensibilmente in nu-

mero maggiore di quelli dell'anno 1923, nonostante la concorrenza degli autocarri largamente impiegati, specie per i trasporti a brevi distanze.

In complesso, durante la campagna del 1924, si caricarono 54.566 carri di uva, mosto e vino, e 26.921 carri di recipienti vuoti, in confronto a carri 31.532 e 14.284 caricati rispettivamente durante la campagna del 1923.

18. **Trasporti di derrate.** — Il movimento dei carri completi con derrate che nell'esercizio 1923-24 fu di 104.436 carri, nell'esercizio 1924-25 salì a 135.270 con una differenza in più di 30.834 carri, distinti come segue :

TRANSITI	1924-25	1923-24	Differenza
Ventimiglia	1.511	3.428	— 1.917
Modane	3.741	6.279	— 2.538
Domodossola	2.353	2.760	— 407
Luino	578	1.672	— 1.094
Chiasso	15.495	11.300	+ 4.195
Brennero	33.785	21.524	+ 12.261
Tarvisio	10.201	5.509	+ 4.692
Piedicolle	20	—	+ 20
Postumia	1.987	670	+ 1.317
Fiume	—	260	— 260
Totale transiti esteri	69.671	53.402	+ 16.269
Interno	65.599	51.034	+ 14.565
Complessivamente	135.270	104.436	+ 30.834

I trasporti per l'estero furono costituiti in maggior parte di agrumi, patate, ortaglie e frutti.

Si ebbe una maggiore esportazione di 16.269 carri ed un movimento in più per l'interno di 14.565 carri.

Mercè la riorganizzazione del servizio e l'acceleramento dei treni adibiti al trasporto delle derrate a carro completo, con l'orario 5 giugno 1925, si sono conseguiti vantaggi nella resa dei trasporti stessi, essendosi abbreviata la durata del viaggio dai luoghi di produzione a quelli italiani di consumo ed alle stazioni di confine per i trasporti diretti all'estero.

19. — **Trasporti di bestiame.** — Per questi trasporti furono utilizzati complessivamente 136.112 carri di fronte a 150.381 carri caricati nell'esercizio precedente. La diminuzione di tali trasporti nel 1924-25 dipese anche dallo sviluppo dei trasporti di carni congelate, per le quali nel 1924-25 si sono impiegati circa 12.000

carri in confronto di 9.000 carri impiegati nell'esercizio precedente. Per prevenire e reprimere il diffondersi delle malattie del bestiame, si è invigilato con particolare cura sulla pulizia e disinfezione dei carri che hanno servito al trasporto di esso.

Tale opera di pulizia e disinfezione è stata eseguita in 61 stazioni da parte di imprese private, che l'hanno in appalto, ed in 54 stazioni per mezzo del personale ferroviario.

Durante l'esercizio finanziario 1924-25 sono stati complessivamente puliti e disinfettati carri 146.175 dei quali 126.829 per mezzo delle imprese e 19.346 dal personale ferroviario; di essi, 86 furono sottoposti a disinfezione straordinaria perchè il bestiame trasportato fu riconosciuto infetto o venne sospettato tale.

Data l'assidua sorveglianza esercitata su questo importante particolare di servizio, si sono eliminati reclami in proposito; ma si è rilevata la necessità d'impian- tare nuove platee di lavaggio in talune altre località, per eliminare eccessivi percorsi a vuoto dei carri da disinfettare ed una troppo prolungata inutilizzazione del ma- teriale.

20. **Trasporti di agrumi.** — Il carico degli agrumi risulta dall'allegato n. 7, nel quale si rileva che in Sicilia, durante l'esercizio 1924-25, se ne caricarono 30.401 carri, dei quali 6.681 per destinazioni italiane del continente e 10.007 per l'estero, a confronto di 26.888, 8.199 e 7.032 caricati nel 1923-24.

Nel compartimento di Reggio Calabria si caricarono, nel 1924-25, complessiva- mente, 5.164 carri di agrumi, a confronto di 4.093 caricati nel 1923-24.

21. **Trasporti di fiori.** — Il traffico dei fiori freschi recisi è stato caratterizzato da un notevole aumento in confronto della campagna precedente.

Complessivamente ne vennero spediti kg. 7.448.402 con un aumento di chi- logrammi 2.482.966 rispetto all'esercizio 1923-24.

Per l'interno, ne vennero spediti kg. 3.263.097 e per l'estero kg. 4.185.305, con un aumento di kg. 186.537 per l'interno e di kg. 2.296.429 per l'estero, in confronto dell'esercizio precedente.

I trasporti di fiori freschi recisi diretti all'estero vennero istradati per i transiti di Modane kg. 305, Postumia kg. 12.635, Tarvisio kg. 287.092, Brennero kg. 778.348, Ventimiglia kg. 1.047.999 e Chiasso kg. 2.058.934.

Notevolissimo in questo esercizio fu l'aumento (da kg. 553.014 a 2.058.934) dei trasporti per il transito di Chiasso, aumento dovuto, oltrechè alle accresciute richieste di carattere generale da parte dei negozianti esteri, anche al fatto che la maggior parte dei trasporti diretti in Germania, i quali prima transitavano via Bren- nero-Kufstein, seguono ora la via Chiasso-Basilea. Tale fatto ha richiamato l'at-

tenzione dell'Amministrazione per i possibili provvedimenti intesi a riportare il traffico di cui trattasi sul transito del Brennero ad essa più favorevole.

Si verificò invece una forte diminuzione dei trasporti stradati per il transito di Modane, che da kg. 39.995 spediti nel 1923-24 sono discesi a kg. 305 nel 1924-25.

22. Altri trasporti. -- Fra gli altri trasporti più importanti, vanno segnalati quelli delle barbabietole, quelli delle granaglie e dei prodotti della macinazione, ed inoltre i trasporti inerenti alla lavorazione dei campi (concimi, solfato di rame, sementi, zolfo, ecc.).

Durante la campagna saccarifera del 1924, vennero trasportati 99.806 carri fra bietole e fettucce di bietole, con un peso complessivo di 1.314.050 tonnellate, in confronto a 67.584 carri, con 995.376 tonnellate trasportate nel 1923.

Il maggior lavoro nel 1924 si è verificato nei compartimenti di Milano, Firenze, Ancona e, prevalentemente, in quello di Bologna, nel quale vennero caricati 77.593 carri, con 1.004.160 tonnellate di bietole e fettucce di bietole.

23. Trasporti di merci con treni viaggiatori. — L'intensità dei trasporti di merci a grande velocità con richiesta d'inoltrò con treni diretti ed accelerati, si è mantenuta pressochè uguale a quella dell'esercizio precedente.

24. Modificazioni alle tariffe interne delle merci. — Con varie decorrenze, le seguenti tariffe eccezionali furono estese ad altre località trovantisi in uguali condizioni di quelle già ammesse a fruire delle tariffe medesime, e precisamente :

tariffa eccezionale n. 107 p. v. (barbabietole e zucchero greggio): Arquà, Badia, Bologna, Costa, Ferrara, Granarolo, Lonigo, Loreo, Massalombarda, Portomaggiore, S. Biagio e Stanghella. Inoltre la tariffa stessa venne estesa, con apposito prezzo, alle fettucce di barbabietole essiccate destinate alla fabbricazione dello zucchero ;

tariffa eccezionale n. 114 p.v. (tubi di ghisa) : Borgo Panigale ;

tariffa eccezionale n. 118 p. v. (legname) : Stazione per la Carnia ;

tariffa eccezionale n. 120 p.v. (marmo) : Lavagna e Stazione per la Carnia ;

tariffa eccezionale n. 124 p. v. (carbone fossile nazionale): Pontebba ;

tariffa eccezionale n. 127 p.v. (zolfo) : Spigno Monferrato ; inoltre dalla tariffa stessa vennero esclusi i pani di zolfo raffinato ;

tariffa eccezionale n. 131 p.v. (acido solforico, cloridrico, ecc.): Rho, Rumianca, S. Dalmazzo di Tenda ;

tariffa eccezionale n. 136 p.v. (pirite e ceneri di pirite) : Seravezza Querceta ;

tariffa eccezionale n. 137 p.v. (magnesite e giobertite) : Alpignano, Settimo Torinese ;

tariffa eccezionale n. 138 p.v. (ammoniaca liquefatta) : Bussi.

Per favorire l'industria nazionale dell'azoto, vennero istituite nella tariffa eccezionale n. 132 p.v. una nuova serie riservata ai trasporti del nitrato di ammonio per la preparazione di concimi, e nella tariffa eccezionale n. 138 p.v. una nuova serie riservata ai trasporti di soluzioni ammoniacali sempre per la preparazione di concimi.

Venne istituita la nuova tariffa eccezionale n. 139 p.v. per favorire i trasporti di bauxite.

Nella tariffa ordinaria n. 34 p. v. (merci in transito per l'Italia) vennero assegnate alla 2ª serie le seguenti merci: coprah (polpa di cocco), oli minerali, residui della distillazione degli oli minerali.

Le condizioni di applicazione della tariffa ordinaria n. 35 p.v. vennero opportunamente modificate, per stabilire l'obbligo degli speditori o dei destinatari di fornire entro quattro mesi dalla data della spedizione la prova dell'avvenuto imbarco.

A favore dell'uva da tavola, prodotto importantissimo di alcune regioni d'Italia, venne stabilito, con effetto dal 3 settembre 1924, l'aumento del 200 %, in luogo di quello del 300 %, sui prezzi risultanti dalle tariffe.

In virtù del R. decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, e con effetto dal 16 del detto mese, sono state apportate alle condizioni e tariffe modificazioni di notevolissima importanza, di alcune delle quali, di maggior rilievo, si fa cenno qui appresso:

1° L'aumento per le merci in genere è stato portato dal 300 al 400 %. È stato mantenuto il 200 % per le derrate di maggior consumo o di maggiore importanza per l'esportazione, comprendendovene anche alcune (p. es. oli e grassi commestibili, carne congelata), che prima avevano l'aumento del 300 %, e per i combustibili fossili. È stato mantenuto il 300 % per altre derrate, per i combustibili vegetali, per i materiali poveri da costruzione, per i rottami di ferro, acciaio e ghisa, per i minerali di ferro, per lo zolfo e per i giornali.

2° È stato istituito un diritto speciale da gravare sulle spedizioni eseguite in porto assegnato, quale compenso per il ritardato incasso da parte della ferrovia di quanto le è dovuto.

3° È stata abolita la tassa per il recapito a mano delle lettere di avviso delle spedizioni e sostituita con un diritto di emissione (in misura più ridotta), anche allo scopo di eliminare le contestazioni a cui la detta tassa aveva dato luogo.

4° Sono state opportunamente ridotte le sovrattasse applicabili per le irregolarità nelle spedizioni delle merci pericolose e nocive, visto che la loro elevatezza rendeva il più delle volte inevitabili soluzioni transattive.

5° Sono state stabilite nuove norme per gli accertamenti della specie e della qualità delle cose nei casi di avaria o di perdita, allo scopo di mitigare alcune asprezze che erano state più volte lamentate.

6° Sono state stabilite nuove norme per l'arrotondamento delle somme gravanti a qualsiasi titolo sulle spedizioni.

7° Sono state elevate dal 50 al 70 per cento e dal 25 al 40 per cento le sovrattasse per l'acceleramento dei trasporti (inoltre rispettivamente con treni diretti o accelerati), allo scopo di meglio adeguarle alla gravosità del servizio.

8° È stata istituita, per i campionari spediti a bagaglio, una nuova classe di prezzi, valevole per qualsiasi genere di campionari (ordinari e di valore) allo scopo di eliminare tutte le contestazioni cui la doppia tassazione aveva dato luogo.

9° Sono stati apportati aumenti, sotto forma di spostamento di classi, in quasi tutte le tariffe eccezionali della grande e della piccola velocità.

10° Alle tariffe ordinarie a G. V. n. 12 (derrate) e 14 (merci in genere) sono state assegnate classi di prezzi per spedizioni a carro di 5 e 10 tonnellate.

11° Dalle tariffe eccezionali della grande velocità sono state escluse le derrate non deperibili e non aventi quindi bisogno di rapida resa.

12° È stata soppressa la tariffa eccezionale n. 22 g.v. per le derrate in carri frigoriferi, ed è stata istituita una nuova tariffa eccezionale con lo stesso numero, per favorire i trasporti di latte fresco destinati alle città capoluogo di provincia.

13° Sono state sopprese le tariffe eccezionali a p. v. n. 101, 104, 107, 116, 120, 121, o perchè non più giustificate, o perchè la tassazione a tariffa ordinaria delle merci in esse comprese ha finito per essere, in seguito alle modificazioni subite, più vantaggiosa.

14° È stata istituita la tariffa eccezionale n. 140 p.v. da applicare alle merci di ogni genere caricate in un solo carro (*groupage*).

15° Sono stati fusi in un solo i due gruppi di classi per spedizioni in piccole partite e per spedizioni a carro, ottenendosi in tal modo una notevole semplificazione e nello stesso tempo la eliminazione di una fonte di contestazioni e di errori.

16° Sono state aumentate quasi tutte le tasse stabilite per i servizi accessori (pesatura, verifica colli, uso della gru, disinfezioni, soste, ecc.) per meglio adeguarle al costo effettivo delle prestazioni cui si riferiscono.

17° Numerose aggiunte e modificazioni sono state apportate alla nomenclatura e classificazione delle cose a p. v. allo scopo di :

a) favorire alcuni prodotti dell'industria nazionale e alcune materie prime di particolare importanza per l'industria nazionale ;

b) assegnare prezzi ridotti per spedizioni a carro ad alcune merci che non ne fruivano (lavori di alabastro, allumina anidra, arseniati per uso agricolo, barche, cacao, indaco, olio vegetale in damigiane, ecc.) ;

c) mitigare il trattamento fatto ad alcune merci meritevoli di particolare attenzione, specialmente in relazione ad aggravii subiti dalle medesime in conse-

guenza di altri provvedimenti di carattere generale (calce, ciottoli, marna, mattoni, tegole, ecc.);

d) stabilire che le pietre calcaree sono da tassare come marmo solo quando vengono spedite lucidate;

e) riformare la tassazione delle più importanti voci del legno, allo scopo di porre rimedio alla condizione di inferiorità in cui il legname indigeno era venuto a trovarsi di fronte a quello estero per effetto della mancanza di carri adatti;

f) aggiungere nuove voci con appositi prezzi (pali tubolari di cemento armato, colori preparati per tingere stoffe, nero allo zolfo, lavori di linoleum, ecc.).

Infine, dato il persistere della crisi vinicola, venne, con provvedimento di Governo, disposto perchè le riduzioni a favore dei vini nazionali e dei recipienti vuoti di ritorno, scadute il 30 settembre 1924, fossero prorogate al 30 giugno 1925 ed estese anche ai mosti (1).

25. **Servizi internazionali per merci** -- *Servizio italo-svizzero*. — Le ferrovie svizzere, col 1° gennaio 1925, ridussero sensibilmente i loro prezzi di trasporto per distanze superiori ai 150 km. ed evidentemente tali riduzioni furon dovute ai bassi prezzi attuati sulle linee ferroviarie concorrenti. La data di attuazione della nuova tariffa merci diretta italo-svizzera, via Gottardo e Sempione, fu definitivamente fissata per il 1° settembre 1925. Ma vennero già estesi al servizio diretto italo-svizzero alcuni provvedimenti adottati pel servizio interno italiano: aumenti percentuali fino al 400 %; sopratassa per l'inoltro con i treni accelerati e i diretti, distanza minima tassabile, ecc. Venne pure esteso al servizio diretto italo-svizzero l'abolizione dell'aumento dei termini di resa per trasporti a carro completo.

Col 1° novembre 1924 venne attivata una tariffa merci diretta fra l'Italia e la Svizzera, via Sondrio-Tirano, limitata ad alcune merci di più intenso scambio e ad alcune stazioni delle ferrovie italiane con stazioni della ferrovia svizzera del Bernina.

Servizio italo-francese. — La tariffa merci diretta italo-francese con la rete P.L.M. venne disdetta col 30 novembre 1924 e, a partire dal 1° dicembre 1924, fu attivata la nuova tariffa merci diretta italo-francese alla quale hanno partecipato tutte le grandi reti francesi come ferrovie di partenza, di arrivo o di transito, e le ferrovie svizzere (federali e Lötschberg), come ferrovie di transito. Queste ultime accettarono le condizioni ed i prezzi francesi sui percorsi cumulati franco-svizzeri da e fino ai transiti italo-svizzeri di Chiasso, Pino ed Iselle.

(1) Tali riduzioni vennero successivamente confermate fino al 30 giugno 1926.

Per tener conto di tutte le variazioni di tariffe apportate ai prezzi e alle condizioni tanto delle tariffe interne italiane, quanto di quelle interne francesi, vennero aggiunti cinque supplementi alla tariffa diretta.

Servizio italo-belga. — Il progetto di tariffa merci diretta fra l'Italia ed il Belgio, limitata ai trasporti a carro completo, ma per relazioni di traffico non trascurabile, fu già redatto e verrà dato alle stampe non appena saranno risolte alcune questioni rimaste tuttavia in sospeso.

Servizio italo-inglese. — Continuarono le pratiche con le ferrovie interessate per ristabilire un servizio diretto con l'Inghilterra per il trasporto delle derrate, dei vini ecc. dall'Italia, e di talune merci in senso inverso, per le diverse vie facenti capo ai porti francesi, belgi ed olandesi.

La tariffa italo-belga di prossima attuazione, prevede intanto agevolazioni per il traffico, di transito per i porti belgi, di cui potrà avvalersi il traffico italo-inglese, fino a quando, superate le attuali difficoltà, non venga attuata la nuova tariffa diretta italo-inglese.

Servizio merci italo-germanico. — La tariffa merci diretta italo-germanica, che dovette essere soppressa col 5 novembre 1923 in seguito allo sconvolgimento monetario in Germania, si sta ricompilando in proporzioni molto più vaste e si prevede che potrà essere pubblicata per il 1° gennaio 1926.

Le disposizioni relative al servizio merci da ferrovia a ferrovia fra l'Italia e la Germania vennero modificate, eliminando tutte le restrizioni relative all'affrancazione dei trasporti, non più necessarie in conseguenza dell'avvenuta stabilizzazione della valuta germanica. Tali disposizioni sono entrate in vigore col 1° settembre 1924 per il servizio attraverso l'Austria e la Cecoslovacchia, e col 1° ottobre 1924 per quello attraverso la Svizzera.

Col 15 novembre 1924, essendo cessato il funzionamento della regia franco-belga per l'esercizio delle ferrovie dei territori germanici occupati, sono state abrogate le disposizioni speciali attivate per i trasporti interessanti la detta regia, estendendo ai medesimi le disposizioni comuni del servizio merci italo-germanico.

Servizio merci con Trieste, Fiume, Pola e Rovigno d'Istria. — La tariffa merci austro-adriatica e quella cecoslovacco-adriatica subirono varie modificazioni, sia nelle disposizioni relative alla loro applicazione sia nei prezzi di trasporto, determinate le une da abusi verificatisi e le altre dalla concorrenza dei porti nordici, la quale, specialmente nella prima metà del 1925, influi notevolmente sui traffici triestini, deviando parte dei medesimi dai porti adriatici. L'applicazione delle tariffe adriatiche fu subordinata, per il vino e per gli agrumi, alla presentazione di un certificato comprovante la provenienza via mare delle merci stesse. Per i trasporti di agrumi e di vini non provenienti via mare, furono attivati, dal 1° aprile 1925, dei prezzi spe-

ciali ridotti da Trieste ai più importanti centri austriaci. I prezzi della tariffa Trieste-Austria dovettero essere sottoposti dal 1° aprile 1925 ad un aumento del 5 %, e quelli della tariffa adriatico-cecoslovacca dovettero anch'essi avere un aumento percentuale. La nuova edizione della tariffa Trieste-Austria ha vigore dal 1° luglio 1925, mentre la nuova edizione delle tariffe Trieste-Cecoslovacchia ha vigore dal 1° agosto 1925.

I lavori relativi alla tariffa merci Trieste, Fiume, ecc. — Ungheria, vennero ripresi e, non essendosi potuto raggiungere un completo accordo con la Jugoslavia, le ferrovie ungheresi hanno, in via provvisoria, concesso sulle loro linee, dal 1° giugno 1925, delle riduzioni sui prezzi di trasporto delle merci dirette a Trieste, Fiume, ecc. oltre mare.

I lavori relativi alla tariffa merci Trieste, Fiume ecc. — Jugoslavia attendono ancora la stipulazione degli accordi economici definitivi fra la Jugoslavia e l'Italia.

È in corso di compilazione una tariffa speciale per il traffico da e per Venezia via Brennero, la quale tariffa ha lo scopo di ridare a Venezia il commercio ferroviario col suo retroterra naturale.

Servizio merci con la Svizzera via Arlberg, con la Jugoslavia, con l'Austria e con la Svezia e la Norvegia. — In conseguenza delle oscillazioni dei cambi e dell'avvenuto aumento dei prezzi delle tariffe interne italiane, si dovette provvedere alla compilazione di una prima appendice alla tariffa merci diretta Venezia Tridentina-Svizzera. Tale appendice è già in corso di stampa.

È pure in corso la compilazione della nuova tariffa merci diretta fra l'Italia e la Jugoslavia per le merci di maggior traffico tra i due paesi.

Venne preparato il progetto relativo ad una tariffa diretta per i trasporti di bestiame fra la Jugoslavia e l'Italia. Tale tariffa potrà entrare in vigore assieme a quella per le merci.

Si iniziò la compilazione di una tariffa merci diretta fra l'Italia e la Svezia e la Norvegia, e di una tariffa merci diretta fra l'Italia e l'Austria: tanto l'una che l'altra tariffa saranno limitate alle sole merci di maggior traffico.

In questo periodo, furono sistemati e riordinati anche parecchi servizi merci da ferrovia a ferrovia (anche in transito attraverso l'Italia), procurando di eliminare sempre le molte deroghe alla convenzione internazionale, che si erano rese necessarie specialmente a causa delle forti oscillazioni dei cambi.

Rispedizioni ai transiti di confine. — Con decorrenza dal 16 ottobre 1924, fu disciplinato in modo uniforme il servizio di rispedizioni ai transiti di confine, per le stazioni di Domodossola, Luino, Pontebba, Gorizia Monte Santo e Postumia.

Superate alcune difficoltà sorte con le ferrovie francesi, verrà esteso anche a Ventimiglia il sistema stabilito per i transiti suindicati.

26. **Servizio doganale.** — Terminata, sulla fine del 1924, la stampa delle « Istruzioni per il servizio doganale sulle ferrovie » e del nuovo fascicolo « Corrispettivi e condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali », approvati con D. M. 30 maggio 1924, n. 154, si è provveduto per la conveniente distribuzione di essi e si sono impartite le disposizioni necessarie per la regolare attuazione, a datare dal 1° gennaio 1925, dei nuovi provvedimenti.

Si è inoltre provveduto per la compilazione di due estratti delle menzionate « Istruzioni », uno contenente le norme da osservarsi dal personale addetto ai magazzini delle stazioni, l'altro quelle da osservarsi dal personale dei treni, ed anche di tali estratti è stata effettuata la stampa e la regolare distribuzione al personale.

Dai dati raccolti circa gli introiti relativi al servizio doganale, è risultato che le tasse di commissione e facchinaggio doganali riscosse durante l'esercizio finanziario 1923-24 raggiunsero la somma di lire 11.258.677,30, con un maggiore incasso di lire 572.660,30 rispetto all'esercizio 1922-23, e di lire 2.169,254,15 rispetto all'esercizio 1921-22.

Quanto alle passività incontrate in dipendenza del servizio in parola, dai dati relativi all'anno solare 1924 si sono avuti i seguenti risultati :

Importo pagato in lire	Ammontare in lire dei recuperi fatti			Residuo passivo
	Dalle parti e dalle Intendenze di finanza	Dalle Ferrovie estere	Dal personale	
641.627,97	400.610,61	20.292,34	2.118,05	218.606,97

La residuale passività di lire 218.606,97, già compresa in quella complessiva degli indennizzi per anomalie verificatesi sui trasporti, si riferisce a spedizioni soggette a vincolo doganale, effettuate in gran parte negli anni precedenti, ed a merci che formarono, in massima, oggetto di furto. Si ritiene che col migliorare di tale servizio, anche per effetto dei provvedimenti di vario genere presi, si avrà in avvenire una diminuzione delle passività doganali ; passività che, come appare dai dati prima esposti, sono in ogni caso largamente compensate dagli introiti derivanti dal servizio stesso.

27. **Servizi cumulativi e di corrispondenza.** — Durante l'esercizio 1924-25 furono stipulate le seguenti convenzioni :

a) per servizio cumulativo :

con la società per la ferrovia Padova-Piazzola (per l'ammissione al servizio cumulativo della linea Piazzola-Carmignano, e per la istituzione del servizio stesso

con l'intera linea Padova-Piazzola-Carmignano per mezzo dei transiti di Padova e di Carmignano di Brenta);

con la società industriale e ferroviaria esercente la ferrovia Bribano-Agordo;

con la società per le funivie Savona-S. Giuseppe (rinnovazione);

con la società delle ferrovie salentine (ammissione al servizio cumulativo della ferrovia Francavilla Fontana-Locorotondo);

con la società esercente la ferrovia Imola-Castel del Rio (proroga della convenzione e modificazione dei canoni e corrispettivi);

con la società esercente la ferrovia Aquila-Capitignano (proroga della convenzione);

con la società per la strada ferrata centrale e tramvie del Canavese (per il transito dei treni viaggiatori sociali sul tratto Torino-Settimo);

con la società anonima ferrovia Monza-Molteno-Oggiono per il proseguimento dei treni viaggiatori della ferrovia Monza-Molteno sul tratto Molteno-Lecco delle ferrovie dello Stato.

b) per servizio di corrispondenza:

con la società varesina per imprese elettriche esercente la ferrovia Luino-Ponte Tresa (rinnovazione);

con la società ferrovie secondarie della Sicilia esercente la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini;

con la società esercente la ferrovia Rovereto-Riva;

con la società esercente la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore (appendice per modificazione canoni e corrispettivi);

con la società delle tramvie bergamasche (ammissione passaggio carri ferroviari, estensione servizio di corrispondenza alla linea della Valle Cavallina, modificazione di canoni e corrispettivi);

con la società veneta, per il servizio di corrispondenza con la tramvia Bologna-Imola;

con l'amministrazione provinciale di Verona esercente la tramvia Lonigo-Colonia Veneta (3^a appendice per proroga convenzione e modificazione canoni e corrispettivi);

con la società esercente le tramvie parmensi;

con la società ferrovie e tramvie padane esercente la tramvia Ferrara-Codigoro-Ostellato-Porto Garibaldi;

c) per scambio di merci:

con la società torinese tramways e ferrovie economiche (allacciamento stazione di Torino Smistamento).

Sono stati estesi ai trasporti effettuati in base ai servizi cumulativi ferroviari-marittimi gli aumenti di tariffa e le modificazioni di cui al R. decreto-legge, n. 372, del 6 aprile 1925.

Dal 1° marzo 1925 è stato ammesso il trasporto in servizio cumulativo da e per la Sardegna (compresa l'isola della Maddalena) delle masserizie a tariffa militare, spedite per proprio conto da ufficiali e militari di truppa, in base alle norme e condizioni del regolamento pei trasporti militari. Furono poi ammesse al servizio cumulativo altre sei stazioni.

Il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la società veneziana di navigazione a vapore è stato riattivato col 20 luglio 1924, anche per i trasporti di semi olcosi in importazione da Calcutta per il transito di Venezia.

Dal 16 marzo 1925, sono stati aumentati i noli marittimi applicabili ai trasporti in servizio cumulativo con Zara ed i compensi per le operazioni di trasbordo e doganali, in seguito a richiesta della società anonima industrie marittime di Ancona.

Nei rapporti con le ferrovie estere con le quali esiste il servizio cumulativo internazionale sotto il regime della convenzione di Berna, si è partecipato a conferenze del comitato internazionale dei trasporti, e di commissioni del medesimo, per disciplinare vari particolari del servizio ferroviario internazionale, in relazione alla nuova convenzione di Berna per il trasporto delle merci ed a quella dei viaggiatori e bagagli redatte nella 3ª conferenza di revisione tenuta a Berna nei mesi di maggio e giugno 1923.

Si è provveduto alle pratiche inerenti all'approvazione parlamentare delle dette convenzioni.

Si è inoltre provveduto alle pratiche con la società Danubio Sava Adriatico per stabilire le quote da versarsi alla società stessa, in base all'art. 15 punto 13, dell'accordo firmato a Roma il 29 marzo 1923, per interessi sul capitale investito nelle stazioni della Sudbahn comuni con altre amministrazioni.

28. **Servizi di navigazione.** — In dipendenza del R. Decreto legge n. 372 del 6 aprile 1925 i noli in vigore per i trasporti di cose sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato sono stati aumentati del 20 % dal 1° maggio 1925.

29. **Servizi portuali e lacuali.** — Gli appalti per l'esercizio delle manovre e prestazioni accessorie negli scali marittimi di Genova e di Savona e nelle fermate di Sampierdarena, sono tuttora gestiti dalle stesse imprese dalle quali vennero assunti il 1° gennaio 1924, meno che per lo scalo di S. Benigno. In quest'ultimo scalo, in seguito alla disdetta data al contratto 1° gennaio 1924,

l'appalto per l'esercizio delle manovre fu affidato, dopo regolare gara a licitazione, ad un'altra privata impresa ed il nuovo contratto stipulato è risultato molto conveniente, dal lato economico, per la ferrovia in quanto che si è potuto ottenere una diminuzione sull'assegno fisso mensile nonostante che le manovre siano state estese ad una calata di recente aperta all'esercizio nel nuovo bacino Vittorio Emanuele III e collegata ferroviariamente coi binari dello scalo di S. Benigno.

Alle imprese che eseguono il servizio delle manovre negli scali di S. Benigno, di S. Limbania-Genova P. Dinegro, di Genova P. C.-Molo Vecchio fu accordato, a partire dal 16 febbraio 1925, un contributo da parte di questa amministrazione del 5 % sull'aumento del 18 % concesso dalle imprese stesse al dipendente personale addetto alle manovre. In aggiunta a tale contributo, sono stati però richiesti a questa amministrazione nuovi miglioramenti dalle imprese appaltatrici del servizio delle manovre a S. Limbania-Genova P. Dinegro e a Genova P. C.-Molo Vecchio.

Pervennero poi anche richieste di miglioramenti da parte dell'impresa assuntrice delle manovre a Savona Marittima.

Con l'impresa delle manovre a S. Limbania-Genova P. Dinegro, che ebbe a disdire in tempo il contratto, furono presi nuovi accordi con decorrenza dal 1° luglio 1925 assai convenienti per l'amministrazione, essendosi concesso un miglioramento di appena il quinto dell'aumento richiesto e in gran parte giustificato. Per gli altri due scali la questione è rimasta da definire.

Venuta a scadere col 31 gennaio 1925 la convenzione per l'eseguimento del servizio delle manovre a trazione animale nella stazione di Livorno Marittima, è stata stipulata, in seguito a trattativa privata con la stessa ditta appaltante, un'altra convenzione.

Vennero stipulati numerosi nuovi contratti riguardanti l'affitto delle aree e dei magazzini nel porto di Trieste e le pratiche per il perfezionamento di alcuni di essi non sono ancora ultimate. I patti dei nuovi contratti anzidetti sostituiscono quelli vigenti nelle convenzioni stipulate dalle ex-autorità austriache e sono in relazione ai prezzi del mercato di gran lunga superiori a quelli precedentemente fissati.

La convenzione col provveditorato al porto di Venezia venne regolarmente approvata ed è in piena esecuzione.

È in corso di compilazione il nuovo regolamento per il servizio del traghetto a Venezia, passato per effetto della suddetta convenzione al provveditorato.

Alla fine dell'esercizio 1924-25 rimasero da sistemare le convenzioni per regolare il passaggio e la consegna del materiale e delle merci da e per i magazzini generali di Trieste. È rimasta pure da definire la convenzione relativa all'esercizio dei magazzini generali di Fiume.

Si iniziò l'esame dei provvedimenti atti a disciplinare i rapporti delle zone industriali nei porti con le pubbliche amministrazioni ed a stabilire le condizioni e le norme per l'esercizio delle dette zone.

Si è preso parte ai lavori per la redazione del regolamento in applicazione della legge istitutiva del consorzio del porto di Genova, modificato recentemente con R. Decreto-legge 28 dicembre 1924 n. 2285, nella cui compilazione l'amministrazione ferroviaria è pure intervenuta.

30. Servizio dei trasporti a domicilio. — La percentuale dei reclami per erronea applicazione delle tariffe dei trasporti a domicilio, per irregolarità facenti carico al personale delle imprese, per ritardi ecc., si è mantenuta in questo esercizio eccezionalmente bassa rispetto al quantitativo dei trasporti che fruiro del servizio in parola; il che induce a ritenere che il servizio delle agenzie di città proceda in modo soddisfacente.

Durante l'anno finanziario 1924-25, furono aperte all'esercizio 18 nuove agenzie per trasporti a domicilio e se ne chiusero 12.

Le agenzie di nuova istituzione meritano uno speciale rilievo perchè riguardano, nella maggioranza, impianti in località che sono lontane dalle stazioni, ovvero collegano paesi distanti l'uno dall'altro fino a km. 35, cosicchè tutte di indiscutibile vantaggio per il pubblico.

Di 92 contratti scaduti, 77 furono rinnovati agli stessi concessionari: per gli altri 15 la stipulazione del contratto avvenne per trattativa o licitazione privata. Delle 77 agenzie di cui sopra, 32 mantennero inalterate le tariffe; 24 consentirono una sensibile diminuzione dei prezzi; alle rimanenti 21 fu necessario accordare un aumento di tariffa per le speciali condizioni in cui si trovavano.

Meno pochissime eccezioni, fu inclusa nei contratti la clausola riguardante l'obbligo del recapito gratuito delle lettere di avviso, procurando così una non lieve economia all'amministrazione ferroviaria per il conseguente risparmio di personale.

31. Concessioni speciali e contratti dell'esercizio. — Durante l'esercizio 1924-1925, delle 44 concessioni esistenti al 30 giugno 1924, ne sono rimaste in vigore 29, perchè o di carattere continuativo o scadenti alla fine del febbraio 1926; altre 7, sebbene scadute, sono state rinnovate, perdurando le ragioni che le avevano determinate (facilitare l'approvvigionamento del latte nelle grandi città); infine 8 alla scadenza del periodo contrattuale non furono rinnovate.

Delle 51 nuove domande pervenute, ne sono state accolte soltanto 5, di cui 4 per ragioni di parità di trattamento; in tal modo le concessioni di cui trattasi al 30 giugno 1925 si sono ridotte a 41.

Vennero svolte pratiche per la conclusione di nuovi contratti per raccordi e per le proroghe dei precedenti contratti, apportandovi secondo i casi le necessarie modificazioni. Tali contratti furono poi rinnovati in base al capitolato del 1922 man mano che venivano a scadere per termine di durata o per disdetta data dall'amministrazione.

Nell'esercizio, il numero dei carri utilizzati per i raccordi fu di 1.212.809; i canoni fissi ammontarono a lire 1.162.143 e le tasse di raccordo a lire 20.600.000 circa.

I servizi di facchinaggio merci e bagagli, di manovre e di pulizia, al principio dell'esercizio 1924-25 erano appaltati in 72 stazioni e scali (non compresi quelli portuali). Nel corso dell'anno finanziario venne dato in appalto, per particolari esigenze locali, il servizio di manovalanza delle stazioni di Roma Ostiense, Palermo C.le, Porto Empedocle e Messina C.le e venne data una maggiore estensione a quello di Genova Brignole (Scalo Terralba) comprendendovi anche il servizio di dirigenza carico e scarico ed assistenza nei magazzini.

Alla fine dell'esercizio si avevano in tutto 73 imprese, con la spesa di circa lire 6.600.000 all'anno e con un lavoro corrispondente a quello di circa 1.000 manovali.

In materia di contratti per caffè ristoratori, si ottenne un aumento effettivo nell'importo dei canoni per lire. 592.890, e le pratiche per conseguire miglioramenti nei corrispettivi di tali concessioni al 1° luglio 1925, avevano già portato un ulteriore aumento di circa lire 650.000.

Così pure nei contratti per concessioni di rivendite di generi di privativa, si raggiunse complessivamente un aumento di circa lire 73.400 e per concessioni varie (rivendite bibite, fiori, uffici di cambia-valute e compilazione documenti di trasporto) di circa lire 62.680.

Si è continuato altresì nella revisione dei canoni per l'affitto di locali e aree nei fabbricati viaggiatori e nei piazzali interni delle stazioni, ottenendo un aumento effettivo che può calcolarsi in lire 110.580 circa.

Sono state inoltre regolarizzate le concessioni di affitti di locali e aree alle RR poste e telegrafi, situati in stazioni della Venezia Giulia e Trentina per il periodo 1° luglio 1923 - 30 giugno 1924, mediante pagamento di lire 17.913, ed è stato contemporaneamente curato l'incasso della somma di lire 216.500 per affitto di locali e aree all'amministrazione delle poste nelle stazioni della rete (7ª appendice alla convenzione unica).

Il servizio di noleggio dei cuscini, gestito dalla Cassa nazionale dei ferrovieri di Bologna, ha dato per percentuale spettante all'amministrazione, un maggiore introito di lire 120.871 rispetto all'esercizio precedente.

L'esercizio delle bilancie e apparecchi automatici distributori di oggetti vari ha prodotto un maggiore introito di circa lire 14.260 per percentuale spettante all'am-

ministrazione, e quello degli apparecchi automatici distributori di biglietti d'ingresso nelle stazioni, gestito dalla ditta Grondona di Milano, lire 167.426.

L'utile netto derivante dalle forme di pubblicità nelle stazioni, nei treni e sui biglietti di viaggio per appalti concessi ad imprese è stato di lire 1.701.761,12. Tale somma è stata devoluta in applicazione del decreto-legge luogotenenziale del 1° agosto 1918, n. 1197, all'opera di previdenza per il personale ferroviario.

La gestione della rivendita dei libri e dei giornali nelle stazioni, in appalto a ditte private, ha dato un utile netto di lire 247.698,50 delle quali lire 50.000 devolute, come sopra, all'opera di previdenza.

32. Trasporti militari. — Nel periodo comprendente l'esercizio 1924-25 furono effettuati trasporti ordinari e straordinari di ufficiali, sott'ufficiali, militari di truppa, congedandi, reclute, materiali vari al seguito delle truppe, artiglierie, munizioni, carri armati e autoveicoli.

Complessivamente, furono trasportati 9422 ufficiali e 258.250 uomini di truppa, pei quali si impiegarono 751 carrozze miste, 143 di seconda classe e 6231 di terza; 348.000 uomini, tra reclute e congedandi, pei quali non furono adibite apposite carrozze; 13.081 quadrupedi in 2.338 carri.

Per il trasporto dei materiali vari, delle artiglierie, delle munizioni, che furono prevalenti, e di 3.644 carriaggi, occorsero 6.234 carri chiusi e 6.344 carri piatti.

Speciale menzione merita il trasporto delle reclute e dei congedandi eseguito esclusivamente coi treni ordinari viaggiatori, in qualche raro caso opportunamente rinforzati nella composizione; sistema questo già adottato nel precedente esercizio e che si è dimostrato di pratica e utile attuazione in quanto ha il vantaggio, sul metodo seguito in passato, di abbreviare la durata dei trasporti e di evitare l'effettuazione di treni appositi che avrebbero importato una percorrenza di oltre 100.000 treni-km.

L'utilizzazione dei treni ordinari per questi trasporti non ha dato luogo ad inconveniente alcuno, sia dal punto di vista militare come da quello ferroviario, e nessun danno ebbe a risentirne il servizio viaggiatori, pur essendosi trasportati 234.000 uomini nel periodo aprile-maggio 1925 in cui più intenso si è verificato il movimento dei pellegrini per l'Anno Santo.

Con ciò si è dimostrata la perfetta efficienza del servizio ferroviario che sempre, e in particolare modo nei periodi della maggiore affluenza di viaggiatori ordinari, ha potuto corrispondere in maniera encomiabile a tutte le richieste di trasporti militari, tra cui primeggiano quelli di reclute e di congedandi che ebbero a svolgersi in brevi periodi di tempo, quindi con intensità di movimento, e pei quali fu possibile evitare i mezzi straordinari.

Infatti, in tre giorni, dal 23 luglio 1924, furono trasportate 14.000 reclute della classe 1904, ritardatarie perchè in possesso dell'istruzione premilitare; nei primi 19 giorni del settembre 1924 furono trasportati circa 100.000 congedandi appartenenti a tre trimestri della classe 1903; e dal 15 al 24 aprile 1925 viaggiarono 35.000 congedandi, parte della classe 1903 e parte di classi anteriori. Infine furono impiegati soli 24 giorni consecutivi, dal 7 maggio 1925, per trasportare 199.000 reclute della classe 1905, in confronto dei 28 giorni occupati nell'aprile-maggio dell'esercizio precedente, per inviare ai corpi di assegnazione le 186.455 reclute della classe 1904.

Anche i trasporti per la formazione e lo scioglimento dei campi delle esercitazioni estive, di notevole importanza, furono regolarmente effettuati senza produrre nocumento all'ordinario servizio ferroviario, pur avendo richiesto una rilevante quantità di materiale rotabile.

33. Prevenzione e repressione furti. — Durante l'esercizio non si è rinnovato alcun contratto con imprese private per il servizio di vigilanza nelle stazioni.

Di tali contratti, dato che non vennero rinnovati alla scadenza quelli per Roma Tiburtina e per Verona P. N. e P. V. ed essendo stato rescisso il contratto per Treviso, è rimasto in vigore soltanto quello per Napoli Porta di Massa.

Il servizio predetto, dove son cessate le prestazioni delle imprese private, venne regolarmente assunto, come in altre stazioni, dalla milizia ferroviaria fascista, in base al R. decreto-legge 30 ottobre 1924, n. 1686.

Il quantitativo di furti denunciati durante l'esercizio 1924-25 segna una certa diminuzione rispetto a quello dell'esercizio precedente, poichè da 8372 per un valore di circa 5 milioni è disceso a 7895 per un valore di poco più di 3 milioni. Ciò comprova ancora il buon risultato della vigilanza compiuta dalla milizia predetta.

A meglio garantire il contenuto dei carri coperti, completi e misti, si è fatto in questo esercizio un largo esperimento del bullone di chiusura, brevetto Tavo, ed i risultati sono stati soddisfacenti.

34. Reclami ed indennizzi per danni alle persone. — Le vertenze definite bonariamente per infortuni avvenuti nell'esercizio 1924-25 furono 149 per lire 197.628,50 e quelle definite per infortuni avvenuti negli esercizi antecedenti furono 196 per lire 1.024.554. Inoltre furono transatte davanti al Magistrato o definite per sentenza vertenze varie per l'ammontare di lire 2.341.813,82. Complessivamente quindi si incontrò, per questo titolo, la spesa di lire 3.563.995,32.

35. **Reclami ed indennizzi per avarie, furti, mancanze, ritardi di merci.** —

Lo svolgimento del servizio nei riguardi del contratto di trasporto è continuato anche per questo esercizio a migliorare notevolmente, così che si è verificata una ulteriore diminuzione dei pagamenti a titolo di indennizzo per anomalità nei trasporti di bagagli e di merci.

Gli indennizzi liquidati ed il loro confronto coi corrispondenti dati dell'esercizio 1923-24 risultano dal seguente prospetto :

OGGETTO DEI RECLAMI	Numero dei reclami liquidati		Spesa per indennizzi (tenuto conto dei recuperi)	
	1924-25	Variazioni rispetto al 1923-24	1924-25	Variazioni rispetto al 1923-24
Avarie	27.152	+ 2.824	5.792.778,28	— 1.320.684,74
Furti	8.040	— 3.707	1.120.403,45	— 12.236.165,48
Mancanze	10.801	— 2.158	3.432.723,02	— 4.143.854,61
Ritardi	5.877	— 475	255.207,22	— 147.028,71
Diversi	6.590	+ 1.269	3.030.361,75	— 1.461.122,70
TOTALI . . .	58.460	— 2.247	13.631.473,72	— 19.308.856,24

I reclami presentati durante l'esercizio furono 133.959, cosicchè, tenendo conto dei 35.034 reclami rimasti da liquidare nell'esercizio precedente, si ebbero in tutto 168.993 reclami da definire.

Di questi, furono liquidati 58.460, come risulta dal prospetto prima riportato, furono abbandonati o respinti 76.091 e ne rimasero da definire 34.442.

CAPO VII.

SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI.

APPROVVIGIONAMENTI.

1. Considerazioni generali sul mercato dei materiali. — Nel mercato nazionale si è verificato durante l'esercizio 1924-25 un progressivo aumento generale dei prezzi dei materiali, anche in relazione all'inasprimento dei cambi, in un primo tempo lieve e successivamente sempre più accentuato. Tuttavia, per le merci lavorate e pei prodotti finiti, il rincaro si addimòstrò più blando e più lento.

In confronto del precedente esercizio l'aumento dei prezzi è stato molto sensibile per la carta (30 a 35 %) e pei metalli ricchi come quelli più soggetti all'accaparramento ed alla speculazione (stagno 28,70 %, piombo 31,05 %, antimonio 70 %). Anche il cotone in filetti ha subito un forte rialzo (50 %) che si spiega con la maggiore ricerca del genere, specialmente dall'estero. Aumenti meno elevati si sono avuti per le materie tessili (canapa 20,60 %) e pei legnami (rovere nostrano 15,80 %, rovere jugoslavo 10 %); rialzi di minore importanza si ebbero nei prezzi della ghisa, del ferro, del carbone e dei noli in relazione alle difficoltà ancora esistenti per una completa ripresa delle industrie e dei commerci in diversi paesi.

Minori prezzi, rispetto al precedente esercizio, furono quotati per il petrolio e per la benzina, per la presenza sul mercato dei prodotti grezzi della Russia, e per l'essenza di trementina, da noi acquistata in un momento eccezionalmente favorevole.

2. Notizie generali sulle forniture. — L'esercizio 1924-25, per quanto concerne le forniture dei materiali occorsi ai bisogni dell'Amministrazione, va considerato partitamente nei due distinti periodi che ne caratterizzarono e ne differenziarono i criteri.

Per i rifornimenti eseguiti nel primo periodo (luglio-dicembre 1924) fu seguito il sistema, già precedentemente in uso, dei fabbisogni presentati periodicamente a determinate scadenze.

Per il secondo periodo (gennaio-giugno 1925), si procedette, invece, limitatamente alle materie di consumo ed agli oggetti di ordinario impiego, alla compilazione di un preventivo generale di acquisti, tenendo conto della consistenza reale delle rimanenze presso tutti i magazzini, delle provviste in corso e dei prevedibili bisogni calcolati in base ai consumi verificatisi in un triennio, nonchè del presumibile aumento del traffico.

Fu presentato così al Consiglio di amministrazione, e da esso approvato, un programma di massima degli acquisti suddetti, organico e completo in tutti i suoi dettagli.

Tale programma, che dette soddisfacenti risultati per il tempo e per le materie per le quali fu sperimentato, con l'esercizio 1925-26 è stato integrato anche dei preventivi di spesa dei materiali speciali d'uso esclusivo del Servizio Lavori e di quelli del Servizio Materiale e trazione, apportando quei perfezionamenti che la pratica ha suggerito.

Viene in tal modo raggiunto il duplice intento di accelerare la procedura degli acquisti e di approfittare delle più favorevoli condizioni di mercato per integrare il fabbisogno annuale.

Le forniture dei materiali furono fatte prevalentemente con il sistema della licitazione privata, ad eccezione di quelle del macchinario e dei materiali brevettati, per le quali si dovette necessariamente esperire la trattativa privata. Così pure si procedette alla trattativa privata nei casi di annullamento di licitazioni private già esperite, ottenendo condizioni sempre vantaggiose per l'Amministrazione. Furono pure indette aste pubbliche per i materiali che più si adattano a questa forma di contrattazione.

Complessivamente, escluse le contrattazioni effettuate dai riparti approvvigionamenti per acquisti d'urgenza, furono fatte 522 licitazioni private, 480 trattative private, 7 aste pubbliche, e furono stipulati, a prescindere dalle contrattazioni in forma commerciale, 1020 contratti formali, con un aumento rispettivo di 193 licitazioni, 59 trattative, 7 aste e 420 contratti in confronto dell'esercizio precedente.

L'andamento delle forniture fu regolare; esclusi pochi casi, pienamente giustificati, non furono concesse proroghe ai termini fissati per le consegne dei materiali.

Furono necessariamente acquistati all'estero gli oli minerali, per i quali, tuttavia, si ottennero sul mercato americano condizioni vantaggiose; il carbone, del quale si parlerà dettagliatamente più avanti; lo stagno; alcune materie prime non prodotte in Italia; pochi attrezzi speciali coperti da brevetti; pezzi di ricambio per materiali in esercizio sulle linee ex-austriache; ed isolatori per la trazione elettrica, per i quali ultimi l'industria nazionale non si trovò in grado di corrispondere alle richieste dell'Amministrazione, in causa di altri suoi impegni.

Il sistema di provvedere all'approvvigionamento di laminati comuni e di sagomati di ferro omogeneo con permutate di nostri rottami vari di ferro e di acciaio (esclusi assi, cerchi e rotaie) si è dimostrato, come già in precedenza, vantaggioso anche nel riguardo economico, sia per la convenienza rispetto alla spesa che si sarebbe dovuta sostenere acquistando direttamente detti laminati e profilati, sia per la buona utilizzazione fatta di forti partite di rottami, che in passato venivano messi direttamente in vendita.

Per quanto riguarda i carboni si è provveduto al completo rifornimento con il carbone tedesco ricevuto in conto riparazioni di guerra.

3. **Commissione acquisti.** — Con i decreti di S. E. il Ministro delle Comunicazioni del 10 luglio, 26 agosto e 13 ottobre 1924, è stata istituita una Commissione presieduta da S. E. il Sottosegretario di Stato per le Comunicazioni con l'incarico di esaminare preventivamente le proposte di acquisto per forniture occorrenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La Commissione stessa ha pure l'incarico di vigilare che le gare e le trattative private per gli acquisti delle forniture autorizzate dal Ministro per le Comunicazioni o dal Direttore Generale, nel limite delle rispettive competenze, siano eseguite con le necessarie cautele e le modalità prescritte, e di procedere ove del caso, ad accertamenti circa l'intrinseca consistenza e idoneità delle ditte ammesse a concorrere alle forniture. Inoltre, prende in esame gli eventuali reclami delle ditte, in materia di forniture, e decide in merito alla esclusione delle ditte dalle forniture dell'Amministrazione. In base poi al Decreto ministeriale 20 febbraio 1925, la Commissione dà parere circa l'inizio delle provviste, da autorizzarsi in pendenza della approvazione dei relativi contratti, qualora l'urgenza sia tale da non consentire di attendere che si pronunci il Consiglio di amministrazione.

4. **Spese incontrate per gli acquisti.** — Gli acquisti (compresi quelli in conto patrimoniale) effettuati a mezzo del Servizio Approvvigionamenti, importarono nell'esercizio 1924-25 una spesa di L. 1.019.862.214,60, come è specificato qui appresso:

Carbone tedesco in conto riparazioni di guerra (1):

- a) accredito al ministero delle Finanze per il carbone tedesco, consumato per l'esercizio ferroviario nel periodo 1° luglio 1924-31 marzo 1925 L. 307.311.167,70 (2)

(1) La liquidazione del carbone tedesco in conto riparazioni di guerra è provvisoria, essendo in corso pratiche col ministero delle Finanze per determinare il valore definitivo da attribuire a detto carbone.

(2) Nella cifra sono calcolate anche le spese di trasporto.

b) accredito c. s., per il carbone tedesco ricevuto dal 1° aprile al 30 giugno 1925, in base al contratto commerciale di cui al successivo punto 5 »	47.150.764,24
c) accredito c. s., per il carbone tedesco esistente in scorta al 1° aprile 1925 »	207.017.569,60 (1)
d) noli pagati in Italia per il trasporto di tonn. 304.782 di carbone tedesco ricevuto in base al contratto commerciale »	20.537.804,15
Pece acquistata in Italia »	1.286.850,80
Pece acquistata in Inghilterra »	12.301.212,20
Noli pagati in Italia per trasporti di pece inglese »	1.272.454,50
Noli pagati all'estero per trasporti come sopra »	1.244.213,40
Confezione mattonelle presso le fabbriche nazionali »	15.078.333,80
Acquisto di combustibili nazionali »	58.336,90
Olii, lubrificanti e affini »	51.896.559,04
Materiale rotabile »	91.396.064,91
Macchinario d'officina »	655.226 —
Pezzi di ricambio per rotabili »	29.605.821,59
Traverse, legnami d'armamento e da lavoro »	60.261.480,84
Materiali metallici d'armamento »	71.881.749,74
Meccanismi fissi e di sicurezza »	3.409.481,50
Materiali per condotte d'acqua (Decauville, ecc.) »	4.063.621,05
Attrezzi da lavoro »	898.030,91
Materiali metallici da lavoro »	24.832.363,81
Materiali per impianti elettrici »	24.316.833 —
Materiali ed oggetti di consumo e d'esercizio »	32.675.952,36
Stampati e cancelleria »	6.838.155,49
Vestiario »	4.384.531,72
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi »	2.487.635,35

Oltre tali liquidazioni interessanti direttamente le scorte e il conto patrimoniale, il Servizio Approvvigionamenti ha anticipato per conto del ministero delle Finanze, l'importo dei noli e delle spese diverse all'estero per i trasporti fluviali del carbone e della pece consegnati dalla Germania in conto riparazioni per lire 133.339.132,73; quello dei noli pagati all'estero per il trasporto marittimo di detto carbone tedesco per lire 19.407.811,10 e dei noli pagati in Italia per lire 65.751.336,87; nonchè lire 4.609.013,28 per spese doganali (diritti di statistica) del carbone e della pece.

(1) Nella cifra sono calcolate anche le spese di trasporto.

5. **Approvvigionamento e scorte di carbon fossile.** — Durante l'esercizio 1924-25, le ferrovie dello Stato si occuparono, come in passato, di tutte le pratiche per le provviste del carbone, non solo per l'esercizio ferroviario, ma anche per le altre Amministrazioni dello Stato, eccetto che per la R. Marina, per la quale tuttavia l'Ufficio di Cardiff delle ferrovie dello Stato provvide alle trattative di acquisto del carbone, agli eventuali noleggi di vapori ed al controllo delle caricazioni.

Provenienza e modalità di ricevimento. — Cessati completamente, come si è sopra accennato, gli acquisti di carbone sul mercato inglese e su quello americano, i nostri ricevimenti si limitarono, nell'esercizio 1924-25, al solo carbone tedesco fornitoci in conto riparazioni di guerra e ricevuto nei mesi di luglio ed agosto 1924, per mezzo della gestione Micum (Mission Interalliée Contrôle Usines Mines); dal settembre 1924 sino al 31 marzo 1925, in base al piano Dawes, e finalmente dal 1° aprile al 30 giugno 1925, in base allo speciale contratto di carattere commerciale, concluso a Parigi dopo lunghe e complesse trattative con i Delegati tedeschi presso la Commissione riparazioni. Tale contratto ci dà soddisfacenti garanzie per la regolarità delle consegne e per la qualità ed il controllo del carbone.

Le quantità di carbone ricevute nei detti tre periodi risultarono le seguenti :

luglio-agosto 1924	Tonn.	915.345
1° settembre 1924 - 31 marzo 1925	»	1.810.736
1° aprile - 30 giugno 1925	»	304.782
In complesso	»	3.021.863
di cui furono trasportate per via mare	»	2.118.715
per via terra	»	903.148

Noleggio vapori. — Per il trasporto marittimo dei carboni e della pece, si effettuò il noleggio degli occorrenti vapori, sulla base delle quotazioni medie correnti del mercato internazionale. Tali noleggi nel complesso riguardarono n. 349 vapori per tonn. 1.965.515 di carico, dei quali 248 per tonn. 1.483.326 di carico appartenenti alla bandiera nazionale e 101 per tonn. 477.189 di carico, di bandiera estera.

Agglomerati. — La confezione delle mattonelle di carbone fu eseguita presso le Officine private nazionali, impiegando il minuto ricavato dalla vagliatura del carbone tedesco *tout-venant*, effettuata nei porti italiani di arrivo o nei Depositi combustibili.

Tale vagliatura, poi, dà modo di meglio utilizzare il carbone tedesco, separando il minuto dal carbone di buona pezzatura che viene direttamente somministrato alle locomotive.

La pece occorrente per l'agglomerazione delle mattonelle fu provveduta solo in piccola parte dalla Germania in conto riparazioni di guerra; in altra piccola parte fu acquistata presso le distillerie nazionali, e per il rimanente maggior quan-

titativo fu acquistata in Inghilterra, essendo risultate più favorevoli le condizioni di quel mercato.

In complesso, si ricevettero, nell'esercizio 1924-25, per l'agglomerazione delle mattonelle :

Pece tedesca, in conto riparazioni di guerra	Tonn.	1.070
Id. delle distillerie nazionali	»	3.400
Id. inglese	»	42.062

Le mattonelle confezionate sommarono a tonn. 658.608 e la relativa spesa di confezione, come è stato già indicato, fu di L. 15.078.333,80, in complesso (pari a L. 22,89 per tonnellata di mattonelle confezionate), non compresi in tale spesa il costo del minuto e quello della pece.

Trasbordi bunkeraggi e manipolazioni di carboni. — Nei porti italiani di arrivo dei vapori, il lavoro di scarico del carbone dal bordo ed il successivo carico sui carri, per la spedizione ai Depositi combustibili di consumo e talvolta a quelli di riserva, si è svolto abbastanza regolarmente a mezzo di imprese costituite, quasi generalmente, da cooperative dei facchini portuali.

La spesa complessiva del lavoro di trasbordo dei carboni ai porti, dalle stive dei vapori sino alla messa sui carri, comprese le eventuali operazioni e spese intermedie, fu, in tutto l'esercizio 1924-25, di L. 22.662.174.

A tale spesa si deve aggiungere l'altra di L. 572.795 per il rifornimento dei carboni (bunkeraggi) dei piroscafi postali in esercizio alle ferrovie dello Stato, ai porti di Napoli, Palermo, Civitavecchia, Golfo Aranci, nonchè quella per le manipolazioni dei carboni (scarico, ricarico, vagliatura) ai Depositi combustibili di riserva, dipendenti dal Servizio approvvigionamenti, che è stata di L. 3.542.659,80.

Circa le anzidette spese per trasbordi, bunkeraggi e manipolazioni carboni, è da notare che si è riusciti a contenere la spesa media, per tonnellata, delle diverse operazioni, nel complesso della Rete, in limiti non superiori alla corrispondente spesa dell'esercizio precedente, quantunque nelle diverse località le tariffe ordinarie di facchinaggio per i privati ricevitori avessero già subito degli aumenti.

Scorte carbone. — La scorta complessiva di carboni, che al 1° luglio 1924 era di tonn. 1.923.982 (costituita dal carbone tedesco in consegna per conto del ministero delle Finanze e da quello inglese di esclusiva pertinenza delle Ferrovie), si è alquanto ridotta nel corso dell'esercizio, in modo che al 30 giugno 1925 era costituita da tonn. 1.670.564, tutte però di nostra pertinenza.

Tale diminuzione è dipesa dalla cessazione completa degli acquisti di carbone inglese e dalle minori consegne di carbone tedesco, in conto riparazioni di guerra ; ma la consistenza della scorta al 30 giugno è tuttavia sufficiente a far fronte all'ordinario consumo di sette mesi.

Somministrazione ed impiego di combustibili. — Come si è già accennato al Capo V (n. 5), si è seguito il programma di ridurre al minimo l'impiego del carbone inglese rimasto alle scorte, per pervenire alla esclusiva utilizzazione del carbone tedesco in conto riparazioni, come risulta dal seguente prospetto :

PERIODO	Carbone inglese	Carbone tedesco	Mattonelle
	%	%	%
Luglio-settembre 1924	11,77	63,05	25,18
Ottobre-dicembre 1924	9,27	65,44	25,29
Gennaio-marzo 1925	5,28	67,61	27,51
Aprile-giugno 1925	0,94	73,73	25,33

Le somministrazioni di combustibili nell'esercizio 1924-25, sia per la locomozione che per altri usi, furono complessivamente di tonnellate 3.127.615, così ripartite per qualità :

carbone inglese	Tonn.	20.023
carbone tedesco	»	2.081.046
mattonelle	»	802.689
carboni speciali, carbonella legna, lignite	»	35.855

Nelle cifre suddette sono pure compresi i carboni forniti all'Esercizio Navigazione in tonn. 51.548.

Complessivamente, l'importo dei combustibili somministrati per i bisogni della trazione e degli altri servizi ascese nel 1924-25 a L. 553.245.884.

Vendite e cessioni di carbone per conto del ministero delle Finanze. — Le vendite e cessioni di carboni a terzi, per conto del ministero delle Finanze, ascesero nell'esercizio a tonn. 201.785, e cioè :

Vendite a privati e ad Enti Pubblici, contro pagamento, costituite per la maggior parte di coke metallurgico antracite e carbone da gaz	Tonn.	148.987
Cessioni ad Enti Pubblici con addebito in conto corrente.	»	40.814
Vendite per bunkeraggio di piroscafi nazionali noleggiati per trasporto di nostro carbone	»	12.984

Prezzi medi di addebito dei combustibili. Durante l'esercizio 1924-25 i prezzi medi mensili di addebito dei combustibili alla trazione e per gli altri usi dell'esercizio variarono :

per il carbone naturale, da un massimo di L. 180 per tonnellata per i mesi dal febbraio al giugno 1925, ad un minimo di L. 160 per tonnellata per il mese di settembre 1924 ;

per le mattonelle, da un massimo di L. 200 per tonnellata per i mesi di febbraio a giugno 1925 ad un minimo di L. 190 per tonnellata per i mesi di settembre ed ottobre 1924.

Il prezzo medio generale di addebito nell'esercizio risulta di L. 177,69 per tonnellata per i combustibili in genere, e, particolarmente, di L. 171,66 per il carbone naturale e L. 196,25 per le mattonelle.

6. Legna ed altri combustibili solidi nazionali. — Per l'acquisto della legna e dei combustibili solidi nazionali, per accensione forni di locomotive e per riscaldamento, furono spese soltanto L. 58.336,90, essendosi utilizzata quasi totalmente la legna ricavata dalle traverse fuori uso e la carbonella coke spurgo di locomotive.

7. Combustibili liquidi, oli e lubrificanti. — Anche in questo esercizio il rifornimento degli oli minerali si è avuto nella quasi totalità dal mercato americano. Essendosi però riusciti ad allacciare diretti rapporti commerciali con le più grandi compagnie americane produttrici di detti oli, si sono potute concludere direttamente con le medesime le contrattazioni per i lubrificanti di più esteso impiego (oli per cilindri ed olio minerale), ottenendo così prezzi notevolmente vantaggiosi in confronto di quelli proposti dagli importatori.

Venne approvvigionata in Paese la totalità degli oli vegetali e dei lubrificanti di minore impiego.

Per detti materiali, fatta eccezione del petrolio e della benzina, i cui prezzi sono stati leggermente inferiori a quelli dell'esercizio precedente, si è avuta una costante sostenutezza sul mercato, anche per effetto dell'inasprimento dei cambi.

Le somme pagate ammontarono complessivamente a L. 51.896.559,04 con un aumento di L. 14.759.834,58 in confronto dell'esercizio precedente, in cui gli acquisti dei generi in parola ammontarono a L. 37.136.724,46.

Oltre le ragioni su accennate, contribuirono alla maggiore spesa l'acquisto anticipato di tonn. 150 di glicerina per L. 1.282.000, fatto per approfittare di favorevoli condizioni di mercato; di tonn. 6000 di olio minerale scuro, che verrà utilizzato nell'esercizio 1925-26, per circa L. 8.323.000, ed il rifornimento di maggiori quantitativi di altri lubrificanti, fra cui l'olio vegetale per illuminazione, resosi necessario per ricostituire adeguatamente le scorte dei nostri magazzini.

Il rifornimento della nafta per motori a scoppio e per focolai fu effettuato esclusivamente dalla R. Marina.

La quantità di detto carburante ritirato dal prefato Dicastero ascende a circa tonn. 6000, per il complessivo importo di L. 3.720.000.

8. — **Materiale metallico di armamento, per servizio d'acqua e per meccanismi.***Materiale per armamento:*

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1923-24	L.	47.144.011
Acquisti eseguiti nell'esercizio 1924-25	»	54.551.239
		<hr/>
Differenza in più	L.	7.407.228

L'aumento di spesa dipende dall'incremento dato ai lavori di rinnovamento e revisione delle linee.

La maggior parte della spesa è stata assorbita da forti acquisti di rotaie occorrenti per l'urgente rinnovamento di binari di piena via e per costruzioni di nuove linee.

Materiali per servizio di acqua:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1923-24	L.	4.257.786
Acquisti eseguiti nell'esercizio 1924-25	»	3.827.961
		<hr/>
Differenza in meno	L.	429.825

Questa minore spesa dipende dal fatto che nell'esercizio 1923-24 si erano dovuti eseguire lavori in quantità superiore alla media normale per compensare le limitazioni imposte, per esigenze di bilancio, nell'anno 1922-23.

Materiali per meccanismi di segnalamento e sicurezza.

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1923-24	L.	3.165.704
Acquisti eseguiti nell'esercizio 1924-25	»	2.994.554
		<hr/>
Differenza in meno	L.	171.150

A questo riguardo però bisogna tener presente che per le stazioni più importanti si provvede oggi all'impianto di apparecchi elettrici brevettati forniti, in base ad unico contratto, dalle ditte che eseguono gli impianti, senza interessare il conto scorta. Gli apparecchi di cui è stato previsto l'impianto nei contratti stipulati all'uopo nell'anno 1924-25 importano la spesa di circa 7 milioni di lire.

Materiale Decauville e vari:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1923-24	L.	92.208
Acquisti eseguiti nell'esercizio 1924-25	»	48.985
		<hr/>
Differenza in meno	L.	43.223

9. **Legnami d'armamento.** — L'approvvigionamento di traverse per l'esercizio 1924-25 ha proceduto fra molte difficoltà.

In una licitazione privata indetta nell'ottobre 1924 per la provvista di 2.000.000 di traverse, fu possibile aggiudicare soltanto forniture per complessive 266.000 traverse, essendosi i più importanti fornitori astenuti dal concorrere alla licitazione stessa. Con tali fornitori e con altre ditte nazionali fu poi possibile concordare, a trattativa privata, forniture per altre 1.475.000 traverse, comprese in queste n. 35.000 di pino silano che, per la prima volta, si sono acquistate in via di esperimento.

L'acquisto di 1.723.000 traverse, complessivamente aggiudicate, importò una spesa di L. 25.136.950.

Con acquisti parziali di piccole partite per pronta consegna si poterono poi ottenere altre 19.075 traverse, a prezzi sensibilmente ridotti, pel complessivo importo di lire 286.765,70.

Inoltre, furono stipulati contratti per mc. 12.178 di legnami speciali per scambi per il complessivo importo di L. 3.594.100; ed altri piccoli contratti per mc. 124 di detti legnami per complessive L. 34.613,08; per mc. 326 di legnami speciali per ponti per L. 100.606; e per mc. 68 di legnami per lo stesso uso per L. 24.164,73, avutisi per pronta consegna.

Le consegne effettuate durante l'esercizio furono di:

N. 1.427.600 traverse ordinarie;

N. 2.105 traverse ridotte;

Mc. 7.268 di legnami per scambi;

Mc. 617 di legnami per ponti.

Presso il Cantiere d'iniezione di Livorno Navicelli ed, il Cantiere mobile di Folligno, gestiti in economia sono state iniettate:

N. 454.310 traverse di rovere, cerro e faggio;

Mc. 290 di legnami speciali per scambi;

Mc. 265 di legnami speciali per ponti;

e nei cantieri privati di Napoli e Mestre:

N. 803.260 traverse di rovere, cerro e faggio;

mc. 4.150 di legnami per scambi;

mc. 340 di legnami per ponti.

Per tali iniezioni, la soluzione di cloruro di zinco fu provvista direttamente dai Cantieri privati; per il Cantiere di Livorno furono invece acquistati q.li 140 di tale soluzione per L. 15.630.

Tanto ai Cantieri privati che a quello di Livorno fu fornito l'occorrente olio di catrame ricevuto dalla Germania in conto riparazioni di guerra.

Per le linee telegrafiche e telefoniche, per illuminazione e per apparati centrali si acquistarono N. 20.000 pali di castagno selvatico che importarono L. 773.300 e N. 850 di larice per L. 52.885, con una spesa complessiva di L. 826.185.

Materiali diversi in legno per la linea. — Si acquistarono cunei e tappi per armamento, cassette per protezione cavi elettrici, staggia e legnami per stecconato per la complessiva spesa di L. 136.537.

10. **Materiale rotabile, macchinario d'officina, pezzi di ricambio.** — Durante l'esercizio sono state rilasciate N. 547 ordinazioni per un importo complessivo di L. 270.410.486 ripartite come appresso :

MATERIALE	Per conto delle ferrovie dello Stato		Per conto di altre Amministrazioni		Annotazioni
	Quantità delle ordinazioni	Ammontare lire	Quantità delle ordinazioni	Ammontare lire	
Materiale rotabile.	52	231.382.150	—	—	(1) Per conto delle gestioni petroli.
Macchinario di officina	181	1.645.153	2	24.800	
Pezzi di ricambio	389	37.322.773	—	—	
Automobili e motociclette	—	—	3	(1) 35.610	
	542	270.350.076	5	60.410	

In confronto all'esercizio precedente si ebbe un aumento di circa L. 220 milioni dovuto prevalentemente all'acquisto di materiale rotabile occorso per sostituire quello inviato alla demolizione e per corrispondere all'aumento del traffico.

Materiali da lavoro di esercizio e di consumo - Materiale metallico, attrezzi, materiali elettrici. — Nell'esercizio 1924-25 vennero rilasciate ordinazioni per un importo complessivo di L. 65.163.339, ripartite come appresso :

Materiali metallici da lavoro L. 41.397.241 ;

Attrezzi » 1.581.300 ;

Materiali per impianti elettrici » 22.184.798 .

In confronto delle ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1923-24 per complessive L. 37.668,50 si ha una maggiore spesa di L. 27.494.789, dovuta in parte alle cresciute esigenze del traffico, ed in parte al maggior fabbisogno di materiali per impianti elettrici e dello stagno acquistato sul mercato inglese.

Materiali di esercizio e di consumo. — Le ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1924-25 ammontarono a L. 28.250.165,65, cifra lievemente inferiore a quella dell'esercizio precedente, che fu di L. 28.988.174.

È continuata anche in questo esercizio la limitazione dei consumi e la maggiore utilizzazione delle scorte dei magazzini. Deve infatti attribuirsi a tali fattori l'aver potuto contenere la spesa in limiti ancora più ristretti di quella dell'esercizio precedente, nonostante il sensibile aumento subito dai generi di cui trattasi.

Legnami da lavoro. — Per rifornire le scorte di legname abete e di quercia, essendo cessate le consegne dalla Germania in conto riparazioni di guerra, se ne sono dovuti acquistare mc. 7435 circa, oltre m². 11.000 di impiallacciatore varie.

La spesa complessiva di tali acquisti ascende a L. 2.630.000 circa, mentre nel precedente esercizio si incontrò una spesa di L. 1.527.000.

11. Stampati e cancelleria. — Nell'esercizio 1924-25 per la fornitura di stampati e cancelleria, furono rilasciate ordinazioni ripartitamente come segue :

Stampati, buste, pubblicazioni varie, orari di servizio e bollettini diversi	L. 6.008.929,00
Carte varie, materiali ed oggetti di cancelleria, compresi quelli per disegnatori	» 1.737.735,00

	L. 7.746.664,00

Tale spesa risulta minore per oltre mezzo milione di quella corrispondente dell'esercizio scorso. A questo riguardo però bisogna tener presente che la maggiore spesa che risultava nell'esercizio 1923-24 derivava principalmente dall'importo delle tessere per viaggi gratuiti del personale e rispettive famiglie, importo che fu però recuperato dall'Amministrazione mediante trattenuta agli interessati.

12. Gestione copertoni. — Durante l'esercizio 1924-25 l'Amministrazione, che fino ad ora aveva provveduto in economia alla gestione del parco copertoni, ha ritenuto opportuno di cedere in appalto la gestione stessa, affidando ad una ditta privata la sostituzione dei copertoni riparandi o fuori uso con altrettanti in buono stato, e la rinnovazione del parco con un numero di copertoni nuovi non inferiore a 6000 all'anno. Di più, l'Amministrazione ha fatto obbligo alla ditta assuntrice di mantenere a disposizione dell'esercizio una dotazione di 9000 copertoni da ritirare, in tutto o in parte, a titolo di noleggio a tempo, nei periodi di maggior traffico.

Tale gestione, affidata in un primo tempo in via provvisoria e per la durata di un anno (1° maggio 1924-30 aprile 1925) alla Società Appalti Copertoni Impermeabili (S. A. C. I.) di Milano, è poi rimasta definitivamente aggiudicata alla Società stessa per il periodo di nove anni, a far tempo dal 1° gennaio 1925.

Col congegno di questo contratto si riesce a far fronte completamente alle esigenze del traffico, eliminando così le difficoltà che si verificavano nei periodi di maggiore intensità dei trasporti.

Per mettere subito in efficienza il parco copertoni, alquanto depauperato, e per portare la dotazione d'impianto al numero di 26.000 copertoni, giudicato necessario, si è sostenuta eccezionalmente la spesa di L. 2.449.500 per acquisto di copertoni nuovi.

Alla ditta S. A. C. I. per noleggi, riparazioni, e rinnovamento parziale del parco sono state liquidate complessivamente L. 14.616.099,53 comprendendo in tale somma anche la quota afferente alle prestazioni rese dalla ditta stessa nei mesi di maggio-giugno 1924.

13. Gestione vestiario. — Come è stato già accennato nella relazione dell'anno 1923-24, l'Amministrazione ha affidato ad una ditta convenzionata l'incarico di fornire direttamente al personale le stoffe e gli accessori occorrenti per il vestiario uniforme, lasciando al personale stesso di farsi confezionare gli abiti da sarti di loro fiducia.

In seguito però ad accordi presi con la ditta, l'Amministrazione ha continuato anche nell'esercizio 1924-25 a fornire al personale le proprie scorte di stoffe, fodere ed accessori, per poter liquidare la rimanenza della vecchia gestione in economia. Il valore delle distribuzioni così fatte ascende a L. 7.955.520,53 e quello delle scorte tuttora in carico ai nostri magazzini a L. 13.837.183,98.

Si ritiene che con l'esercizio 1925-26 potrà essere definitivamente liquidata la vecchia gestione.

All'infuori della gestione di cui sopra, nel 1924-25 furono eseguiti acquisti di cappotti impermeabili gommati per L. 1.673.426 e di lenzuola a sacco per L. 167.375 : somme che saranno man mano rimborsate dal personale che ritirerà gli oggetti in parola. Sono stati inoltre eseguiti acquisti per L. 1.078.714 di vestiarî impermeabili da lavoro che vengono forniti gratuitamente al personale.

Infine, per l'equipaggiamento speciale dei militi della milizia ferroviaria, sono state acquistate stoffe ed altri oggetti di vestiario per L. 535.528,40.

14. Magazzini e movimento delle scorte. — *Verifica delle scorte.* — Per raggiungere l'esatta corrispondenza fra le scorte dei Magazzini e i documenti contabili che ne riproducono il movimento, e la possibilità di conoscere in qualunque momento la situazione effettiva delle scorte stesse, tanto in base alle scritturazioni dei Magazzini che in base a quelle dei Riparti approvvigionamenti, è stato dato un forte impulso alle verifiche delle consistenze reali e contabili dei Magazzini stessi.

Sono stati infatti verificati completamente i Magazzini di Alessandria, Ancona, Bologna Approvvigionamenti, Bologna Stampe, Bologna Elettificazione, Firenze, Foggia, Granili, Messina, Pisa, Rivarolo, Roma Trastevere, Taranto, Trieste, Torino Smistamento, Torino P. N., Torre Annunziata e, parzialmente, quelle del Magazzino approvvigionamenti di Verona, raggiungendo complessivamente numero 106.600 partite, tutte regolarmente verbalizzate e regolarizzate.

Dette verifiche, oltre ad aver consentito di attuare la suaccennata armonia fra la contabilità e le consistenze effettive, hanno permesso di dare una migliore organizzazione ai Magazzini, organizzazione che raggiungerà un ulteriore perfezionamento, sia con un più completo ed organico sistema di contabilità, già sperimentato con esito favorevole presso i Riparti approvvigionamenti di Roma e di Verona, e che andrà in vigore con il 1° Gennaio 1926; sia col nuovo catalogo delle scorte, in corso di compilazione, meglio rispondente alle attuali esigenze della nostra Amministrazione.

Da tale data verrà affidata ai Riparti approvvigionamenti la funzione di provvedere alle normali constatazioni delle scorte degli impianti da ciascuno di essi dipendenti, salvo il controllo della Sede centrale.

È stata poi verificata la consistenza reale e la contabilità di 207 Depositi combustibili ed anche questi accertamenti sono riusciti quanto mai proficui, sia per quanto concerne la costituzione e la tenuta dei cumuli delle varie qualità di carbone e la buona conservazione dei lubrificanti, sia per quanto riguarda la parte contabile, che è stata presso ogni impianto regolata.

Le verifiche stesse avendo dato modo di constatare come al vecchio ordinamento del 1914 dei Depositi suddetti occorresse apportare delle semplificazioni rispondenti alle attuali esigenze, sono state studiate nuove norme, che andranno prossimamente in vigore e che faranno anche realizzare un'apprezzabile economia di personale.

Le commissioni miste dei servizi tecnici, già istituite per gli accertamenti e per le eliminazioni dalle scorte dei Magazzini dei materiali fuori tipo ed esuberanti ai bisogni, hanno continuato il loro lavoro anche nell'esercizio 1924-25. Ai materiali inutilizzabili eliminati in quest'ultimo esercizio, che figuravano in carico ai Magazzini per un totale di L. 3.710.682,77, è stato attribuito un valore, come materia di L. 740.794,33, con un deprezzamento di L. 2.969.888,44.

Al lavoro suddetto è stato dato carattere continuativo per liberare completamente i Magazzini dai materiali non più utilizzabili nei bisogni della nostra Amministrazione e che saranno, nei limiti del possibile, alienati nello stato in cui si trovano, potendo essi, in parte, essere utilizzati per altre industrie.

Vendite materiali fuori uso. — L'ammontare del ricavo per vendite di materiali fuori uso durante l'esercizio 1924-25 è stato di L. 12.117.870,39. Al 30

giugno 1925 esisteva tuttavia presso i Magazzini un ingente quantitativo di ferro in rottami, che non si è ritenuto opportuno di alienare ed inoltre forti partite di rottami di rame, che potranno servire per trasformazioni diverse e per permutate.

Revisione degli assegni dei generi di consumo. — Allo scopo di ridurre la spesa dei generi di consumo per gli Uffici, Depositi, Stazioni, etc., sono state date disposizioni per una più frequente revisione degli assegni e perchè siano continuati gli accertamenti per utilizzare le scorte di detti generi, eventualmente formatesi ed accantonate presso gli impianti suddetti.

Depositi sussidiari di cancelleria. — Per rendere più sollecite le somministrazioni degli oggetti di cancelleria agli Uffici Compartimentali, è stato istituito un deposito di tali oggetti presso ciascun Magazzino in sede di Compartimento. Le richieste extra-assegno e quelle urgenti vengono così senz'altro appoggiate a detto Deposito, che provvede alla pronta somministrazione, facendosi periodicamente reintegrare le scorte dal Magazzino stampati della circoscrizione.

Movimento delle scorte dei magazzini. — La consistenza delle scorte al 30 giugno 1925 risulta dall'allegato 21.

L'ammontare di quelle in carico al Servizio Approvvigionamenti, esclusi i viveri, i carboni ed i lubrificanti è di lire 417.180.474,59, con una differenza in meno di lire 60.391.482,20, rispetto all'ammontare delle scorte al 30 giugno 1924.

Tale differenza è dovuta alla migliore utilizzazione che si è conseguita nell'impiego delle scorte, mercè segnalazioni ai Servizi tecnici dell'esistenza di tipi di materiali ancora utilizzabili, nonchè alla svalutazione di altri materiali, che, non avendo più movimento perchè non più impiegabili per l'esercizio o addirittura fuori uso, furono destinati alla vendita.

Il movimento di spesa di tutti i Magazzini della Rete è stato di lire 437.123.875,74 e quello di entrata di lire 497.515.357,94.

Per quanto riguarda i Depositi combustibili, le cui scorte sono pure in carico al Servizio Approvvigionamenti, la consistenza di queste risulta dal citato allegato 21 per l'ammontare di lire 312.285.547,13. In tale somma sono comprese regolarizzazioni effettuate durante l'esercizio di partite per le quali al 30 giugno 1924 mancava il relativo carico contabile, nonchè il valore del carbone tedesco in conto riparazioni di guerra considerato come acquisito alle nostre scorte, per accordi col ministero delle Finanze.

15. **Gestione speciale viveri.** — Con Regio Decreto-Legge 5 marzo 1925, n. 342, fu conferita al Ministro per le Comunicazioni la facoltà di istituire apposito servizio per il rifornimento a pagamento di viveri al personale dipendente dal proprio Di-

castero ed alle rispettive famiglie, affidando la Gestione di tale servizio ad un Ufficio Speciale alla diretta dipendenza del Capo del Servizio approvvigionamenti.

Con tale provvedimento il Governo mirava ad alleviare il disagio economico conseguente al crescente rincaro della vita offrendo ai dipendenti del Ministero i generi alimentari di maggior consumo a prezzi più miti di quelli praticati dagli ordinari rivenditori.

Con l'articolo 3 del Decreto-Legge citato, il Ministro per le Comunicazioni fu autorizzato a mettere a disposizione della nuova gestione i fondi necessari per l'acquisto di generi fino alla concorrenza di 10.000.000 di lire, prelevandoli dalla somma stanziata nel bilancio delle Ferrovie per l'acquisto di scorte.

In applicazione del successivo articolo 5 poi, il Ministro per le Comunicazioni, con suo Decreto 25 aprile 1925, istituiva un Comitato Amministratore, presieduto dal Sottosegretario di Stato per le Ferrovie, onde regolare il funzionamento e sorvegliare l'andamento della gestione stessa.

I Distributori viveri aperti all'esercizio al 30 giugno 1925 erano 57 ed altri 40 erano in corso di allestimento.

Gli acquisti effettuati fino alla stessa data ammontarono complessivamente a lire 11.571.080,35 ; le vendite a lire 3.870.409,80 ; la scorta al 30 giugno era di lire 7.904.622,65, in quest'ultima somma compreso l'utile della Gestione per lire 203.952,10.

La rimanenza al 30 giugno 1925 era destinata in parte a far fronte alla dotazione d'impianto dei distributori di prossima apertura.

Merita speciale menzione il provvedimento preso dalla gestione in parola circa il rifornimento dei piccoli centri delle singole linee mediante *carri-blocco*.

ISTITUTO SPERIMENTALE.

16. **Attività dell'Istituto.** — L'Istituto Sperimentale ha dato anche nell'anno 1924-25 il consueto contributo della sua prestazione scientifica alle esigenze dell'esercizio sia per i bisogni correnti del controllo tecnico e del collaudo delle forniture, sia per la formulazione di pareri in materia di classificazione, tariffazione avarie delle merci ecc., sia ancora per gli studi sui materiali in servizio per dedurre, dalle caratteristiche di usura o di avaria di questi, gli elementi di base delle norme da inserirsi nelle prescrizioni tecniche di fornitura e da applicarsi nei controlli e nei collaudi.

L'annuale statistica di lavoro dell'Istituto, raccolta secondo i criteri finora seguiti, si può riassumere nelle cifre seguenti ;

Determinazioni sperimentali di laboratorio.

Laboratori Chimici :			
Combustibili	909		
Lubrificanti	300		
Illuminanti	211		
Merci	669		
Acque e disincrostanti	565		
Leghe metalliche	1078		
Prodotti diversi.	234		
			3966
Fibre :			
Tessuti e Carte	1941		
Legnami	120		
			2061
Laboratorio Materiali Murari.	3530		
Id. Materiali Metallici	4904		
Id. Elettrotecnico	2474		
Studi sui terreni.	105		
Studi fisico-meccanici	649		11662
			17689
TOTALE			

PRESTAZIONI E STUDI SPECIALI.

	Classificazioni di merci	Perizie, gare e prescrizioni tecniche	Rapporti e relazioni diverse	Totale
Laboratori chimici	98	29	146	273
Fibre	47	23	40	110
Laboratorio materiali murari	17	13	30	60
» materiali metallici	11	38	279	328
» elettrotecnica	—	12	12	24
Studi sui terreni.	29	6	67	102
Studi fisico-meccanici	—	—	47	47
Totali	202	121	621	944

Fra le prestazioni degne di particolare nota sembra opportuno segnalare le seguenti :

Dai laboratori chimici della prima sezione, oltre a numerosi studi metodici per gli accertamenti relativi a classificazioni di merci presentate sia come nuovi pro-

dotti, sia come oggetto di false dichiarazioni alla spedizione, nonchè per l'accertamento delle cause di avarie nei trasporti, dovute a incendi bagnamenti, ecc., concorrendo anche, con pareri tecnici trasmessi all'Ufficio Legale, alla tutela dell'amministrazione (laboratorio merceologico), furono fatti studi e relazioni speciali sui metodi di determinazione nelle leghe metalliche (laboratorio leghe), sulle incrostazioni nei cilindri a vapore e sugli oli emulsionati (laboratorio lubrificanti); sul comportamento degli elettrodi di ghisa per reostati negli elettromotori, rispetto alla loro ossidabilità, studiandone i rimedi (laboratorio prodotti diversi); sui metodi sperimentali tecnologici di controllo del comportamento delle vernici (laboratorio vernici e mesticherie).

Il laboratorio tessuti e carte ha dato un notevole contributo di studio e di lavoro per la risoluzione del problema del servizio di manutenzione e rifornimento dei copertoni per il trasporto delle merci, ed ha organizzato il servizio di collaudo per le forniture di vestiario della Milizia ferroviaria; ed il laboratorio legnami ha fatto studi speciali sulla utilizzazione dei catrami di torba e di lignite, per facilitare l'impiego di questi prodotti nazionali per la impregnazione delle traverse.

Il laboratorio per i materiali metallici ha decisamente orientato i propri lavori di collaudo e di controllo dei prodotti metallici nel campo dello studio delle caratteristiche metallurgiche di essi all'origine, e delle trasformazioni da queste subite nelle successive lavorazioni, cosicchè i controlli che si fanno ora interessano tutta la preparazione del materiale controllato e determinano la possibilità o meno di evitare o di sopprimere gli eventuali difetti.

Il laboratorio elettrotecnico ha compiuto studi speciali comparativi su diversi tipi di accumulatori ed ha in corso un nuovissimo ordine di prove sperimentali per captazione, mediante induzione, dalle linee ad alta tensione, di energia per limitate erogazioni lungo il percorso di dette linee.

Pur senza disporre dei laboratori, in corso di ricostituzione, l'Istituto ha dato notevoli prestazioni nel campo dello studio sui terreni al Servizio Lavori e costruzioni e al ministero dei Lavori Pubblici, per i controlli ispettivi e per i pareri tecnici necessari nelle costruzioni degli impianti idroelettrici nelle regioni del Cenisio, dell'alto Reno e del Sagittario, nonchè per i lavori della direttissima Bologna Firenze e per i numerosi casi di accertamenti delle cause di frane e di smottamenti per lo studio dei relativi provvedimenti riparatori: così pure nel campo degli impianti e degli studi fisico meccanici, sono state notevoli le prestazioni dell'Istituto che venne incaricato dei collaudi di importanti installazioni di centrali termiche e termoelettriche, come quella di Mosio, con una fornace da 108 miliardi di calorie, e quelle di Torre del Lago e Pietrafitta, da 15000 kw ciascuna.

L'Istituto Sperimentale ha inoltre preso parte, in rappresentanza dell'Amministrazione o del Ministero, ai lavori di parecchi Congressi Nazionali (Materiali da Costruzione, Società delle Scienze, Geologico, Elettrotecnico) ed internazionali (Ferroviario, Chimica Industriale) a quelli della Commissione Tecnica permanente per l'Allegato 1 alla Convenzione Internazionale di Berna, ed inoltre all'Esposizione di Chimica applicata di Torino, conseguendo il gran diploma d'onore.

Esso ha pure contribuito ai lavori ed alle decisioni di parecchie Commissioni interministeriali presso la Commissione Suprema di Difesa e di numerose Commissioni tecniche presso i ministeri dell'Interno, dei Lavori Pubblici, della Guerra e dell'Economia Nazionale.

CONTENZIOSO.

17. **Considerazioni generali.** — Come è stato già accennato al capo I, per effetto del R. Decreto-Legge 30 dicembre 1923, n. 2828, a partire dal 1° marzo 1924 la R. Avvocatura Erariale ha assunta la consulenza legale e la difesa di tutte le vertenze che interessano l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, tranne che di quelle derivanti dal trasporto, le quali sono rimaste affidate per l'anno finanziario in esame all'Ufficio Legale dell'Amministrazione. Pertanto solo di queste ultime, come risultato dell'attività svolta da un ufficio proprio dell'Amministrazione ferroviaria, si danno qui notizie e dati statistici.

Le cause introdotte davanti le preture e i magistrati collegiali nell'anno finanziario 1924-25 in tema di trasporto di persone e cose, e di danni derivanti dall'esercizio, ammontano, in complesso, a 4539; ne furono definite 3720, ne son rimaste pendenti al 30 giugno 1925 9870, tenuto conto che al 30 giugno 1924 le cause pendenti in cotesto ramo del contenzioso ferroviario dinanzi le suddette magistrature ammontavano a 9051.

Nelle cause inerenti al trasporto cose si è avuto un aumento (da 1412 a 2301) di quelle portate avanti ai collegi giudiziari, una sensibile diminuzione invece di quelle di competenza della pretura, che da circa 5000 del precedente esercizio son discese in questo a meno di 2000. In complesso le cause inerenti al trasporto delle cose istituite contro le ferrovie dello Stato son diminuite da circa 6400 a circa 4300.

Il maggior numero di cause collegiali si spiega con l'aumentata competenza per valore del pretore per cui le parti, data la maggiore importanza delle liti iniziate dinanzi la detta magistratura, sono indotte ad affrontare con maggiore frequenza il giudizio di appello presso il magistrato collegiale. La sensibile diminuzione delle cause di pretura sta a dimostrare come continuano a svolgere la loro benefica in-

fluenza i fattori, di cui si è già fatto cenno nella relazione dell'anno scorso, quali : l'applicazione delle nuove tariffe e condizioni di trasporto, che, facendo tesoro dell'esperienza degli anni passati, hanno apportato molte semplificazioni alle condizioni preesistenti, ed hanno risolto, con norme chiare e precise, dubbi e equizioni, cui davano luogo le precedenti disposizioni in materia ; il maggior termine (120 giorni) concesso all'Amministrazione per esaminare e risolvere i reclami in via amministrativa, senza che il privato, prima del decorrimento di detto termine, possa adire l'autorità giudiziaria ; finalmente, il perdurante miglioramento del servizio determinato specialmente dalla disciplina nel personale, l'ordine, l'accurata sorveglianza.

18. Controversie relative al trasporto delle persone. — Le cause introdotte, comprese quelle di pretura, furono 375 con una differenza in meno, sull'anno precedente, di 131. Le cause definite ammontano a 465 (oltre cento in più del passato anno) delle quali 163 vinte, 98 perdute, 130 transatte, 74 abbandonate : risultato quanto mai soddisfacente se si tiene conto della natura delle cause, e dell'elemento morale che nella decisione delle stesse spiega, in generale, la sua influenza a favore dei privati danneggiati.

La giurisprudenza relativa a queste cause ha mantenuto, anche quest'anno, nella risoluzione delle quistioni che maggiormente interessano l'Amministrazione ferroviaria, i criteri e le direttive degli anni precedenti, per cui nulla evvi di notevolmente rilevabile che non sia stato già segnalato nelle relazioni precedenti.

La tesi dell'improponibilità di ogni azione di danno per diritto comune da parte dell'impiegato civile o militare che sia rimasto ferito durante il viaggio eseguito in servizio e in occasione del servizio, ha continuato a prevalere dinanzi le magistrature. Va ricordata la sentenza 31 luglio 1924 della Corte Suprema del Regno in causa Mignone v. Monaldi. Qualche Collegio di merito ha tentato portare una distinzione nel rigido principio della irrisarcibilità dei danni di qualsiasi natura, ammettendo la rifazione di quella categoria di danni emergenti rappresentati dalle spese di malattia e di cura, dalla distruzione di indumenti etc. ; ma la distinzione vulnera il principio rigoroso di diritto che emana dalla netta interpretazione, ripetutamente datane dalla Cassazione del Regno, del Decreto luog. 21 ottobre 1915, n. 1558, e l'Amministrazione ferroviaria in via di massima non può accettarla, pur non escludendo in casi eccezionali, qualche temperamento dettato più che altro da ragioni di opportunità e di correttezza.

Nella perspicua sentenza 20 ottobre 1924 in causa Sanger la Corte Suprema riaffermava la massima, che i cosiddetti « danni morali » non sono risarcibili, a meno che da essi non derivi una influenza su beni e attività patrimoniali nel qual caso, e limitatamente a dette conseguenze, ne è consentita la rivalsa.

Con altra sentenza di pari data in causa Hammond, la stessa Corte di Cassazione statuiva che sono risarcibili soltanto i danni certi, rigorosamente comprovati, ma non anche quelli eventuali e problematici, donde la inammissibilità d'una prova testimoniale tendente alla dimostrazione di danni di cotesta seconda categoria.

Sono principi che già altra volta il Collegio Supremo ha ammessi e statuiti, ma, siccome essi danno sempre luogo a vivace dibattito, è bene, nell'interesse dell'Amministrazione, che siano stati ancora una volta autorevolmente riaffermati.

19. **Controversie relative al trasporto delle cose.** — I dati numerici sono riportati nel capo delle considerazioni generali. La giurisprudenza delle magistrature del Regno, e, in ispecial modo poi, quella della Suprema Corte di Cassazione, anche in quest'anno finanziario, si è affermata su importanti massime e principi su questioni riflettenti questa, che è indubbiamente la branca più importante dell'attività dell'Amministrazione ferroviaria.

Merita di essere segnalata la sentenza 9 ottobre 1924 della Cassazione del Regno in causa Acciaierie del Galeotto, la quale ha sancito che le tasse di sosta dovute per il ritardo nel ritiro della spedizione non sono un *risarcimento di danni* per il negligente comportamento del destinatario, sibbene un *corrispettivo* dovuto alle Ferrovie per la prolungata custodia della merce, e quindi sono dovute anche nel caso che il ritardato ritiro sia dipeso da forza maggiore.

A proposito di furti sui treni in moto commessi da bande di malviventi, e per quanto trattisi di fatti, che, per fortuna, possono oramai considerarsi come ben rari, la Corte di Cassazione, con la sentenza 17 novembre 1924, in causa Comptoir Express, ammetteva, secondo la tesi della difesa ferroviaria, che a determinare il caso di forza maggiore, dirimente di responsabilità, basti che trattisi di un evento *irresistibile* ancorchè non imprevedibile; ma soggiungeva che tale non potesse considerarsi il caso in cui, avvenuto l'assalto, gli agenti ferroviari di scorta al treno, pur avendo dato l'allarme, non avessero opposta alcuna resistenza.

La Corte Suprema non teneva conto, evidentemente, che all'epoca cui risalivano i fatti della causa non era stata ancora istituita la Milizia ferroviaria, la quale nella deprecata eventualità di fatti consimili indubbiamente saprebbe opporre valida ed efficace resistenza.

Con la sentenza 25 luglio 1924 in causa Massoero, la Corte d'appello di Milano, occupandosi dei rapporti intercedenti tra Amministrazione ferroviaria vettrice ed utente in ordine all'uso e all'impiego di carri *privati* immatricolati nei parchi ferroviari, affermava con chiara e precisa motivazione, che il destinatario di spedizione eseguita con uno di cotesti carri privati, nel rispedire vuoto il carro suddetto, stipula

un vero e proprio contratto di trasporto, e però ha diritto di agire contro la Ferrovia in caso di perdita del carro.

Sulla sempre dibattuta questione dell'irresponsabilità dell'Amministrazione ferroviaria per avarie alle merci causate dall'impiego di carri guasti, quando il carico sia stato fatto dal mittente, la Corte di Cassazione si è pronunciata in senso favorevole all'Amministrazione con la notevole sentenza 17 marzo 1925 in causa Renzi; dove, anzi, versandosi nel caso di impiego di copertone avariato e lacero, la Corte estende ad esso il principio della irresponsabilità, rilevando che nei carri aperti il copertone costituisce parte integrante, essenzialissima del carico.

20. **Controversie per danni dipendenti dall'esercizio.** — In tema di responsabilità per danni prodotti da incendi attribuiti a fuoruscita di scintille da locomotive di treni in corsa, la Corte di Cassazione a Sezioni unite con due pregevoli sentenze — l'una del 31 gennaio, l'altra del 15 aprile 1925 nelle cause Carta Salis e Fois Cosseddu — ha esaurientemente ribadito principî già altra volta ammessi, statuendo che il servizio ferroviario, informato a finalità di pubblico interesse, si attua nel campo del diritto pubblico e non può, quindi, dar luogo a responsabilità dell'Amministrazione se non in quanto l'evento dannoso sia dovuto ad inosservanza delle norme le quali disciplinano il servizio stesso.

Quando manchi, pertanto, una tassativa prescrizione che stabilisca i mezzi onde un determinato servizio deve attuarsi, ivi esiste, relativamente alla scelta di essi, potestà discrezionale e quindi insindacabilità dell'operato dell'Amministrazione ferroviaria.

Nella grave e delicata questione della irresponsabilità dell'Amministrazione per investimenti ai passaggi a livello aperti e incustoditi, la stessa Corte Suprema del Regno egualmente a Sezioni unite con due notevoli pronunziati, del 10 dicembre 1924 in causa Romano e del 23 febbraio 1925 in causa Trupia, ha fermato la seguente massima: La disposizione dell'articolo 1° del Decreto-Legge 7 novembre 1920, n. 1608, che autorizza le ferrovie dello Stato di lasciare permanentemente aperti e senza custodia i passaggi a livello che *presentino da entrambi i lati visuale libera in relazione alla velocità dei treni ed alla intensità del transito sulla strada ordinaria*, lungi dal costituire una norma obbiettiva precisa e determinata, posta come limite all'attività dell'Amministrazione, importa un apprezzamento tecnico, devoluto alla discrezionalità della medesima, e come tale sottratto a qualsiasi controllo e sindacato dell'autorità giudiziaria. Unica norma fissa e determinata è quella relativa all'obbligo di collocare i cartelli indicatori verso la strada ordinaria.

SERVIZI SANITARI.

21. **Personale Sanitario.** — Nel 1924-25 si è avuta una ulteriore diminuzione di 5 agenti nel personale di ruolo addetto agli Uffici Sanitari.

È inoltre da rilevarsi che 6 funzionari tecnici sono stati distolti dalle loro normali attribuzioni ed incaricati del servizio di accertamento fiscale in gruppi di riparti medici vacanti.

Per quanto riguarda il personale ausiliare le variazioni avvenute nella relativa situazione risultano dal seguente prospetto :

	in servizio al 30 giugno		differenze
	1924	1925	
<i>Sanitari ausiliari :</i>			
Medici aiuti	14	17	+ 3
Consulenti	56	60	+ 4
Specialisti	83	88	+ 5
Medici di riparto nei grandi centri (compresi i provvisori).	283	260	— 23
Medici di riparto lungo le linee (compresi i provvisori) . .	1.653	1.547	— 106
TOTALE . . .	2.089	1.972	— 117

La diminuzione del numero dei Medici di riparto in servizio è dovuta in parte alla soppressione di alcuni riparti.

22. **Visite eseguite.** — Nel seguente prospetto vengono indicati per anno solare i dati statistici relativi al numero delle visite sanitarie eseguite nel 1923 e nel 1924 per assunzioni, assegnazione alle funzioni, revisioni, quiescenze e controllo. Si vede che tale numero nel 1924 è aumentato da 97.117 a 100.155, di cui 99.274 eseguite negli Ispettorati Sanitari e 881 nell'Ufficio centrale.

L'aumento si è verificato specialmente per l'intensificazione dei controlli, essendo d'altra parte diminuito di oltre 6000 il numero delle visite di assunzione.

	1923	1924	Differenza
Presso gli ispettorati Sanitari per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione, quiescenza e controllo	96.153	99.274	+ 3.121
Presso l'Ufficio Sanitario centrale per controllo, in sede di appello, revisione di liquidazione di infortunio, vertenze disciplinari, ecc. . . .	964	881	- 83
Totali . . .	97.117	100.155	+ 3.038

23. **Morbosità** — La morbosità complessiva ha subito nel 1924 un certo aumento non molto sensibile, tuttavia sicuramente meritevole di essere seguito con attenzione.

A N N I	Numero degli agenti di ruolo	Numero dei casi di malattia	Numero delle giornate di assenza	Percentuale dei casi sul totale degli agenti	Durata media per caso (giorni)	Durata media per agente (giorni)
1923.	102.239	149.463	1.653.395	77,75	11,06	8,60
1924.	119.801	167.886	1.686.922	98,87	10,05	9,93
Differenze . . .	- 22.438	+ 18.423	+ 33.527	+ 21,12	- 1,01	+ 1,33

I casi — come viene dimostrato dal suesposto specchio — sono saliti dal 77,75% al 98,87% ; gli agenti dunque si ammalano tuttora meno di una volta all'anno.

Le giornate di degenza per ogni agente, pure essendo aumentate di 1,33 rispetto all'anno decorso, corrispondono sempre presso a poco, con le giornate 9,93 raggiunte nel 1924, alla cifra che segna la media degenza del personale dell'Industria privata. La media durata di ciascun caso invece si è ridotta di poco più che una giornata — da giornate 11,06 a 10,05 — ; ciò dimostra l'interessamento del corpo medico a contenere nei limiti più brevi possibili la durata delle malattie constatate, e il risultato positivo ottenutone.

Questo risultato è rilevabile specialmente in quei nuclei di personale dimorante nelle grandi città, per i quali l'accertamento viene eseguito in parte da medici di ruolo.

Quello che si è detto per la morbosità complessiva, si può estendere anche al gruppo delle malattie da cause comuni, che alla morbosità complessiva contribuisce più largamente degli altri due gruppi (traumi e malaria) data la sua prevalenza numerica.

ANNI	Numero degli agenti	Casi di malattia	Giornate di assenza	Casi su 100 agenti	Durata media per caso	Durata media per agente
1923.	192239	119127	1256739	61,97	10,55	6,54
1924.	169801	133883	1291605	78,85	9,65	7,61
Differenze . . .	- 22438	+ 14756	+ 34866	+ 16,88	- 0,90	+ 1,07

Ciò che può essere messo in rilievo a proposito delle malattie comuni è la notevole parte che vi prendono le malattie dell'apparecchio digerente e le affezioni reumatiche, circa un terzo per ciascuna delle due entità morbose in confronto all'altro terzo rappresentato dall'insieme di tutte le altre malattie.

	Numero degli agenti di ruolo	Numero dei casi di malattia	Numero delle giornate di assenza	Percentuale dei casi sul totale degli agenti	Durata media per caso (giorni)	Durata media per agente (giorni)
Influenza e forme reumatiche	169.801	49.852	376.263	29,36	7,55	2,22
Malattie dell'apparato digerente		40.777	314.443	24,01	7,71	1,85
Altre affezioni.		43.254	600.899	25,47	13,89	3,54
Totale malattie comuni	169.801	133.883	1.291.605	78,85	19,65	7,61
Agenti di macchina	12.826	10.938	107.975	85,28	9,87	8,42
Agenti di scorta ai treni	16.409	17.513	152.041	106,73	8,68	9,27
Altre qualifiche	140.566	105.432	1.031.589	75,01	9,78	7,34
Totale	169.801	133.883	1.291.605	78,85	9,65	7,61
Centri ferroviari.	100.085	87.718	804.313	87,64	9,17	8,04
Resto della rete.	69.716	46.165	487.292	66,22	10,56	6,99
Totale	169.801	133.883	1.291.605	78,85	9,65	7,61

Avviene press'a poco lo stesso per gli agenti di macchina e di scorta ai treni rispetto alle altre categorie di personale: ed infine nelle grandi città in confronto a tutto il resto della Rete.

24. **Infortuni.** — La morbosità per infortuni non solo non ha subito l'aggravamento rilevatosi per le malattie comuni, ma ha risentito un non indifferente beneficio, sia per la riduzione del numero degli infortuni, sia per la media degenza per ogni caso e per ogni agente. È doveroso e confortante mettere in rilievo che cifre così basse nella statistica degli infortuni, non si sono mai avute dall'esercizio di Stato ad oggi.

ANNI	Numero degli assicurati	Numero dei casi d'infortunio	Numero delle giornate di invalidità	Percentuale dei casi sugli assicurati	Durata media per infortunio (giorni)	Durata media per assicurato (giorni)
1923	179.843	23.415	369.881	13,02	15,80	2,06
1924	158.015	17.109	251.373	10,83	14,69	1,59
Differenze . . .	- 21.828	- 6.306	- 118.508	- 2,19	- 1,11	- 0,47

A questo risultato hanno contribuito gli agenti delle officine, circa un ventesimo di tutti gli operai della Rete, sebbene tra questi la durata média per infortunio sia, anzichè diminuita come nel complesso degli assicurati, aumentata di quasi mezza giornata.

ANNI	Numero degli ass. cur. ti	Numero dei casi d'infortunio	Numero delle giornate di invalidità	Percentuale dei casi sugli assicurati	Durata media per infortunio (giorni)	Durata media per assicurato (giorni)
1923	11.249	3.782	54.200	33,62	14,33	4,82
1924	8.568	1.822	26.951	21,27	14,79	3,15
Differenze . . .	- 2.681	- 1.960	- 27.249	- 12,35	+ 0,46	- 1,67

Si è verificato invece che gli infortuni, oltre ad essere più numerosi, assumono sempre un maggior carattere di gravità fra il personale avventizio straordinario che non tra quello di ruolo ed avventizio sistemabile; anzi le differenze a questo riguardo sono state assai più notevoli nel 1924 che non nel 1923. Ma questo, più che come un fenomeno nosologico che non avrebbe nessuna regione d'essere, deve interpretarsi come un fatto che rientra nel campo disciplinare.

	Percentuale di infortuni sugli assicurati		Giornate perdute per ogni assicurato	
	1923	1924	1923	1924
Agenti stabili, in prova e avventizi sistemabili	11,36	10,23	1,82	1,52
Avventizi straordinari	20,16	29,59	3,07	3,97
Differenza . . .	+ 8,80	+ 19,36	+ 1,25	+ 2,45

Nel 1924 si sono verificati in seguito ad infortunio sul lavoro n. 79 casi di morte e n. 383 casi di guarigione con conseguenze permanenti.

25. **Malaria.** — La quantità di chinino somministrato a scopo profilattico e terapeutico nel 1924 ammontò complessivamente a kg. 1128, 768 di discoidi, n. 15.552 fiale per iniezioni ipodermiche e n. 86.571 cioccolatini al tannato in confronto di kg. 924,12, n. 9883 fiale e n. 10.300 cioccolatini, quantità somministrate nel 1923.

La spesa per tale somministrazione ammonta a L. 935.807,48.

Il maggior consumo di chinino per il 1924 in confronto di quello del 1923 è essenzialmente da mettersi in relazione con la maggiore intensità notoriamente assunta nel 1924 dalla infezione, per il che fu anche ritenuto necessario estendere a tutte le località malariche della Rete l'uso dei cioccolatini al tannato per la profilassi antimalarica della prima infanzia, che finora era stato limitato alle zone più gravemente infette della Calabria e della Sardegna.

La spesa complessiva contabilizzata nell'esercizio 1924-25 per il rifornimento dei vari preparati di chinino fu di L. 953.261.

La spesa relativa alle protezioni meccaniche anti-anofeliche è stata nel 1924 di L. 64.884,73 per nuovi impianti e di L. 610.389,62 per riparazioni di quelli già in opera.

Anche nel 1924, naturalmente, la profilassi chininica e meccanica è stata integrata, ovunque fu possibile, con la petrolizzazione delle acque stagnanti nelle cave di prestito, fossati e depressioni del suolo in prossimità dei fabbricati della Amministrazione situati in zone malariche e con altre opere di piccola bonifica.

Oltre al risanamento dell'ambiente fu provveduto largamente anche quest'anno al bonificamento umano per il quale vennero usate per la prima volta le « tavolette antimalariche » (contenenti, oltre al chinino, ferro, arsenico e rabarbaro) cedute all'Amministrazione come residuati di guerra e che hanno dato risultati molto buoni.

La spesa per indennità di malaria al personale, che nel 1923 risultò ridotta a L. 3.867.583 (dalla cifra di L. 7.867.583 del 1922), nel 1924 ammontò a lire 4.602.916. Questo aumento è in parte effettivo ed in relazione con la elevazione della quota individuale di indennità di malaria grave apportata dal R. decreto 6 dicembre 1923 n. 2651; in parte non è che apparente e da mettersi in rapporto con la contabilizzazione nel 1924 di somme che avrebbero dovuto gravare la precedente gestione.

Contrariamente a quanto era stato potuto constatare con sollievo negli anni precedenti, il 1924 ha segnato, non solo per il nostro paese ma per tutto il mondo, una ripresa acuta e violenta dell'infezione malarica con notevole aumento del numero dei casi e della gravità delle forme.

Nell'ascesa generale, le cui cause certamente varie e complesse non son tutte cognite, s'inquadra naturalmente, come risulta dal prospetto statistico che segue,

anche un rialzo della morbosità per malaria del personale ferroviario, nel quale, peraltro, il rialzo stesso è stato assai meno sentito che in altre collettività nelle quali non esiste un complesso di provvidenze profilattiche comparabili per organicità ed efficienza a quelle apprestate dall'Amministrazione.

ANNI	Numero degli agenti in zona malarica	Numero dei casi di malaria in zona malarica	Numero delle giornate di malattia per malaria	% casi di malaria su agenti	Durata media di ogni caso di malaria	Giornate perdute in media da ogni agente
1923.	32.389	4.964	56.715	15,33	11,43	1,75
1924.	31.953	7.415	87.177	23,21	11,76	2,73
Differenze . . .	- 436	+ 2.451	+ 30.462	+ 7,88	+ 0,33	+ 0,98

26. **Quiescenze** — Il numero delle quiescenze per inabilità fisica è fortemente diminuito: 2024 nel 1923 e 903 nel 1924. Le cause morbose che hanno determinato il collocamento a riposo portano sempre in prima linea le malattie dell'apparecchio circolatorio (254), le quali debbono la loro frequenza al fatto che si classifica in esse l'arterio sclerosi, inevitabile nei soggetti di una certa età. Seguono poi la tubercolosi (156), i vizi di rifrazione oculare (119), ed a molta distanza le conseguenze dei traumi (81).

27. **Igiene e profilassi delle malattie infettive.** — Durante quest'anno non si sono verificati episodi epidemici degni di rilievo. Si è avuto un certo numero di agenti ammalati per tifoide sulla tratta Sapri-Maratea. Della piccola epidemia era stata sospettata come veicolo l'acqua dell'acquedotto, ma le analisi hanno dimostrato la potabilità di detta acqua, come del resto era risultato anche in analisi fatte precedentemente. Probabilmente la piccola epidemia è da mettersi in rapporto con i numerosi casi di infezioni tifoidee che si ebbero nei paesi vicini.

Particolarmente vigile fu la profilassi delle malattie infettive in occasione dell'Anno Santo, tenuto conto della possibilità che, con l'affluenza di tanto numero di persone provenienti da tutti i paesi, si avesse l'importazione di malattie infettive a tipo diffusibile, che avrebbero potuto essere esiziali per l'Italia. Venne perciò istituita in tutte le undici stazioni di confine la vigilanza sanitaria sui treni in transito per l'Italia. La vigilanza si è iniziata nel gennaio 1925 e continuerà per tutto l'anno. Essa viene esercitata da un medico delle ferrovie dello Stato, il quale passa le visite a tutti i passeggeri dei treni speciali e delle carrozze complete per

pellegrini, allo scopo di accertare se vi sia fra essi qualcuno affetto da malattia infettiva a tipo diffusibile. La visita viene eseguita durante la sosta alle stazioni di confine, ed eventualmente nei primi tratti di percorso italiano; in caso di bisogno il treno è scortato per tutto il percorso. Il medico è assistito da un agente, appartenente alla squadra di disinfezione in funzione di guardia di sanità. Sono stati così visitati nei diversi transiti fino alla fine di giugno 119 treni, che, ad una media minima di 400 viaggiatori per treno, danno un complesso di 47.600 pellegrini visitati e trovati tutti in buono stato sanitario. Anche in diverse stazioni, nodi principali di transito, viene praticata la vigilanza sanitaria ai treni pellegrini.

Nell'interesse della vigilanza igienica, vennero eseguite visite per l'accertamento di abitabilità, ispezioni ai dormitori, alle squadre disinfettatori e soprattutto alle latrine. Si deve notare che, in complesso, si ebbero a rilevare minori inconvenienti che negli anni scorsi, specialmente per quanto riguarda le latrine. I vantaggi dei nuovi tipi, meglio rispondenti alle moderne esigenze igieniche e la manutenzione accurata furono anche rilevati dagli igienisti convenuti al Congresso Nazionale in Sardegna, e lo stesso Congresso espresse il suo compiacimento in un voto di plauso all'Amministrazione ferroviaria. Oltre alle numerose ispezioni fatte ai diversi ristoranti delle stazioni se ne eseguirono 97 alle carrozze ristoranti.

Nel laboratorio di igiene applicata si praticarono 188 analisi di acque, 179 esami bromatologici (vini, caffè, ecc.), 64 esami clinici (sangue, urina, sputi), 34 esami di disinfettanti, ed altre ricerche diverse.

Nella sede dell'Ufficio sanitario centrale, furono inoltre tenuti cinque corsi per l'abilitazione alle funzioni di disinfettatori, con un totale di 90 allievi, e di 48 giornate. I corsi furono, come sempre, illustrati da proiezioni ed accompagnati da dimostrazioni pratiche.

28. — Assistenza medica — Farmaceutica — Ospitaliera — Cure speciali — Fornitura protesi — Mezzi di soccorso. Le spese sostenute dall'Amministrazione per questi titoli nell'esercizio 1924-25 ammontano a L. 3.904.604 (al netto della somma di L. 591.974 per recuperi di spese di spedalità a carico degli agenti), e cioè L. 1.134.454 in più dell'esercizio precedente.

L'aumento di spesa è dovuto in gran parte ad acquisto di chinino, mentre nell'esercizio precedente per tale titolo fu sostenuta una spesa molto inferiore, essendosi provveduto con quello residuo dalla guerra e ceduto all'Amministrazione ad un prezzo minimo; in parte ad acquisto di una grande partita di materiale di medicazione avuta dall'Ufficio alienazione materiale di guerra — come è accennato nella relazione 1923-24 — e contabilizzata soltanto nel corrente esercizio; in

parte a maggiori oneri per assegni e gratificazioni al personale medico ausiliare, in parte per prime cure e assistenza d'urgenza agli infortunati.

Si è avuta una sensibile diminuzione di spesa nei compensi per certificati d'infortunio, in relazione al diminuito numero di essi, nella liquidazione di trasferta e rimborso spese di vettura.

Si ha pure una diminuzione di spesa nei medicinali forniti ad agenti da farmacisti convenzionati, diminuzione data dalla applicazione delle nuove norme circa il titolo da parte degli agenti alle prestazioni sanitarie.

Nella spesa di L. 3.904.604, di cui sopra non è compresa, in analogia a quanto praticato nei decorsi anni, quella per il personale sanitario di ruolo.

NAVIGAZIONE.

29. **Notizie generali.** — Nell'anno finanziario 1924-25 l'unità « Esercizio Navigazione » ha continuato la gestione delle linee postali A-B-C, rispettivamente fra Civitavecchia-Terranova Pausania (Isola Bianca), Terranova Pausania-Isola Bianca-Golfo Aranci-La Maddalena e Napoli-Palermo; quella dei Ferry-boats attraverso lo Stretto di Messina e quella del piroscafo da carico « Adriatico » di proprietà dell'Amministrazione.

Parimenti ha continuato a gestire, per conto del servizio linee sovvenzionate « Direzione generale della Marina Mercantile », il servizio settimanale Palermo-Trapani-Tunisi e viceversa in continuazione della linea Napoli-Palermo.

Tale servizio viene effettuato con il rimborso totale delle spese, alle quali si aggiunge la quota del 10 % a titolo di spese generali d'Amministrazione.

30. **Servizio linee postali.** — Anche nell'esercizio 1924-25 per il disimpegno del servizio postale è stato necessario ricorrere al sussidio di unità requisite e noleggiate.

Sulla linea A (Civitavecchia-Terranova P.) hanno prestato servizio 3 unità, delle quali due (« Città di Bengasi » e « Città di Cagliari ») di proprietà dell'amministrazione ed una (« Tocra ») requisita alla Società di Navigazione « Italia ».

Sulla linea B (Terranova P.-Golfo Aranci-La Maddalena) il servizio è stato alternativamente disimpegnato dai due piroscafi « Maddalena » e « Terranova » di proprietà dell'Amministrazione.

Sulla linea C (Napoli-Palermo) hanno prestato servizio cinque piroscafi, dei quali due (« Città di Catania » e « Città di Siracusa ») di proprietà dell'amministrazione e tre noleggiati di cui uno (« Città di Trieste ») requisito alla Società « Italia ».

e due (« Italia » e « Argentina ») noleggiati rispettivamente dalle Società di Navigazione « Italiana Servizi Marittimi » e « Cosulich ». Il piroscafo « Argentina » è entrato in linea il 19 gennaio 1925.

Il noleggio dei detti tre piroscafi e dell'altro di cui si è già fatto cenno e cioè il « Tocra » è dovuto alla sostituzione dei quattro piroscafi che erano stati affondati dal nemico durante la guerra, il « Città di Palermo », il « Città di Messina », il « Città di Sassari » e il « Caprera ».

Sulla linea Palermo-Tunisi hanno prestato servizio alternativamente tutti i piroscafi della linea Napoli-Palermo.

Il servizio sulle tre linee è stato regolare. Soltanto, a causa del cattivo tempo, e per ordine delle locali RR. Capitanerie, sono venute a mancare durante l'esercizio 14 traversate, di cui 8 fra Civitavecchia Terranova Pausania e 6 fra Terranova Pausania e I. B. La Maddalena.

Di contro, sono state effettuate 9 corse speciali, di cui 7 sulla linea Napoli-Palermo (per adunata fascista a Palermo-Primavera siciliana-corsa Coppa Florio) e 2 sulla Civitavecchia-Terranova P. I. B. (per congresso del nastro Azzurro e pellegrinaggio a Caprera alla tomba di Garibaldi).

Agenzie. — Il servizio delle agenzie di navigazione è stato disimpegnato in economia per gli scali della linea Napoli-Palermo, mentre per quelli delle linee Civitavecchia-Terranova P. I. B. e Terranova P. I. B.-La Maddalena ha continuato a provvedere la ditta « Guido Cordelli » a termine di contratto.

Introiti. — I prodotti del traffico delle tre linee postali giornaliere furono complessivamente di L. 15.882.723,82, così ripartiti :

Viaggiatori e bagagli	L.	12.610.635,56
Merci	»	2.827.079,01
Bestiame	»	445.009,25

Facendo il confronto col precedente esercizio 1923-24, in cui i prodotti ammontarono a L. 15.181.994,98, appare un maggior introito di L. 700.720,84 dovuto in parte all'aumento del 20 % apportato alle tariffe col R. decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, con decorrenza 1° maggio 1925, e costituito come risulta dalla seguente tabella.

TITOLI	Esercizio 1924-25	Esercizio 1923-24	Differenza
Viaggiatori e bagagli	12.610.635,56	12.526.800,04	+ 83.835,52
Merci	2.827.079,01	2.042.480,77	+ 784.598,24
Bestiame	445.009,25	612.714,17	- 117.704,92
TOTALI	15.882.723,82	15.181.994,98	+ 700.728,84

Gli introiti diversi della navigazione con le Isole ammontarono a L. 2.865.722,60 di cui L. 165.722,60, si riferiscono a noli marittimi e il resto è la somma di lire 2.700.000 che per ogni esercizio ci viene corrisposta dal ministero del Tesoro a titolo di sovvenzione per la gestione delle tre linee postali.

Spese. — Le spese ordinarie sostenute nel 1924-25 per il servizio di Navigazione con le Isole ammontano complessivamente a L. 33.818.758,58 di fronte alla spesa di L. 31.530.511,16 sostenuta nell'esercizio precedente.

Personale. — La spesa del personale di ufficio risultò nel 1924-25 di L. 943.888,82 e quella per il personale navigante di L. 4.931.500,07 per un complesso cioè di L. 5.875.388,89, di fronte a L. 6.122.337,59 dell'esercizio 1923-24. Occorre però tener presente che nella somma di L. 943.888,82 sono comprese L. 248.867,47 riferentisi alle competenze pagate per i 20 agenti distaccati presso altre amministrazioni dello Stato, per cui la spesa effettiva per il personale addetto agli uffici è di lire 695.021,35 e quella complessiva è di L. 5.626.521,42.

Al 1° luglio 1924 il personale d'ufficio componevasi di 95 agenti, di cui 18 distaccati e due avventizi, mentre al 30 giugno 1925 era di 88 agenti, compresi 20 distaccati. Pertanto durante l'esercizio finanziario 1924-25 si è avuta una diminuzione di 7 tra funzionari ed agenti, dovuta al passaggio definitivo ad altri servizi di parte del personale addetto all'esercizio navigazione e ad una migliore utilizzazione del personale rimasto.

Al 30 giugno 1925 alle linee postali erano addetti 410 agenti rispetto a 398 in forza al 1° luglio 1924, essendosi aumentati 12 agenti per l'accensione di altre caldaie dei piroscafi che fanno servizio sulla linea Napoli-Palermo, i quali, come è noto, hanno aumentata la velocità.

Forniture, spese ed acquisti. — Sotto questo titolo è esposta in bilancio la cifra complessiva di L. 14.253.361,97, la quale presenta, rispetto alla cifra corrispondente dell'anno precedente una differenza in più di L. 1.092.884,45, dovuta in parte alle riparazioni del piroscafo « Città di Catania » in L. 700.000 (grandi e ordinarie riparazioni) e in parte all'esercizio dell'« Argentina », quarto piroscafo noleggiato.

Indennizzi. — La spesa per indennizzi ammontò a L. 3.892,57 in confronto a quella di L. 84.795,19 dell'esercizio precedente, con una differenza di L. 80.902,62 dovuta in gran parte al migliorato servizio di sorveglianza ed in parte a liquidazioni non ancora definite e che graveranno nell'esercizio successivo.

Noleggi. — La spesa per noleggi ammontò a L. 10.804.215,36 in confronto di L. 8.940.273,17 sostenuta nell'esercizio precedente, con una differenza in più di L. 1.863.942,19 dovuta al noleggio del piroscafo « Argentina », pur tenendo conto della quota assegnata alla gestione della linea Palermo-Trapani-Tunisi.

Spese generali di personale e diverse. — In questo conto, in cui sono contabilizzate complessivamente L. 887.319,78, sono comprese le quote di integrazione delle pensioni e dell'opera di previdenza per L. 631.238,20, le indennità ed i compensi di buonuscita per il personale non avente diritto a pensione e varie per L. 114.607,94, gli assegni agli ex combattenti per L. 127.129,14 oltre la somma di L. 14.444,50 per affitto locali, avvisi, orari, pubblicazioni, ecc. Nell'esercizio precedente allo stesso conto furono contabilizzate L. 992.669,43.

La quota per rinnovamento del naviglio (la quale si riferisce anche ai quattro piroscafi di proprietà dell'Amministrazione che furono affondati dal nemico durante la guerra) fu, come nell'anno 1923-24, di L. 576.000.

La quota per interessi ed ammortamenti, determinati a norma della legge 5 aprile 1908, n. 111 (la quale pure si riferisce anche ai 4 piroscafi affondati) risultò di L. 1.159.327,77, mentre nell'anno 1923-24 era stata di L. 1.165.037,92.

In complesso le spese relative a la gestione delle linee postali fu nel 1924-25 di L. 35.554.086,35, mentre gli introiti, compresa la sovvenzione, furono di lire 18.748.446,42.

La gestione presentò quindi un disavanzo di L. 16.805.639,90, che supera quello dell'anno precedente (L. 15.389.554,30) di circa un milione e mezzo dovuto principalmente alla riparazione del piroscafo « Città di Catania » ed al noleggio del piroscafo « Argentina ».

31. Navigazione libera. — La navigazione libera si riferisce alla gestione del piroscafo « Adriatico » che è l'unico piroscafo da carico delle ferrovie dello Stato.

Tale piroscafo ha prestato servizio, interrotto però da varie soste, fino al 22 maggio 1925, epoca in cui è stato disarmato, lasciandovi a bordo solo sei marittimi in servizio di custodia.

Gli introiti della gestione, che erano stati di L. 1.980.000 nel 1923-24, salirono a L. 2.706.035,25 nel 1924-25 nonostante il minor impiego del piroscafo « Adriatico ». Le spese di esercizio, che erano state di L. 1.627.105,43 nell'esercizio 1923-24, salirono nel 1924-25 a L. 2.513.663,67 per effetto della liquidazione di partite riferibili anche ad esercizi precedenti. Tenendo conto anche delle quote di rinnovamento (L. 84.000) e di interesse e di ammortamento delle spese patrimoniali (lire 119.453,62), si ebbe nell'esercizio 1924-25 una spesa complessiva di L. 2.717.177,29 e perciò la gestione si chiuse con un avanzo di sole L. 48.917,96, mentre quella dell'esercizio precedente aveva dato un avanzo di L. 154.435,92.

32. Servizio dei ferry-boats attraverso lo stretto di Messina. — Durante il 1924-25 il servizio fu disimpegnato dalle 5 unità che si avevano nell'esercizio precedente, e cioè « Villa », « Reggio », « Calabria », « Sicilia » e « Scilla » ed inoltre a

partire dal mese di novembre 1924, anche dalla nuova unità « Messina ». Durante l'esercizio sono state effettuate attraverso lo stretto 8.745 coppie di corse.

Il quantitativo di veicoli trasportati da e per la Sicilia fu di 131.420 veicoli, cioè 19.230 più dell'esercizio precedente.

Nei prodotti si è avuto un sensibile miglioramento, dovuto in parte anche agli aumenti di tariffe disposti col R. decreto-legge 6 aprile 1925, n. 373.

Tale miglioramento è risultato di L. 1.555.877,09 (L. 8.981.271,83 di fronte a L. 7.425.394,74).

Le spese d'esercizio ammontarono a L. 9.352.202,92, mentre nell'esercizio precedente erano state di L. 8.974.873,66.

Il personale navigante addetto a questo esercizio, che al 30 giugno 1924 era di 268 agenti, era salito a 325 agenti al 30 giugno 1925 in seguito alla entrata in servizio della nuova unità « Messina ». Le spese di personale però riuscirono nel 1924-25 inferiori per la somma di L. 85.750,01 a quelle dell'esercizio precedente (lire 4.425.135,83 di fronte a 4.510.885,84). Invece nel titolo « forniture, spese ed acquisti » si ebbe una maggiore spesa di L. 463.079,27 (L. 4.927.067,09 di fronte a L. 4.463.987,91) dovuta principalmente al combustibile liquido per la nuova unità « Messina ».

La gestione dei ferry-boats presentò quindi nel 1924-25 un disavanzo di circa 370.000 lire, mentre nell'esercizio precedente il disavanzo era stato di oltre 1 milione e mezzo.

SERVIZI CONTABILI FINANZIARI E DI RISCOntRO.

33. **Servizi contabili e finanziari.** — Nell'esercizio 1924-25 furono emessi 209.782 documenti di entrata e di spesa contro 243.469 nel 1923-24 con una diminuzione quindi di 34 mila circa, la quale è dovuta in parte ai criteri di efficace sintesi tenuti presenti nella emissione delle contabilità, e soprattutto al minor numero di ruoli speciali emessi per il pagamento di assegni ed indennità diverse in dipendenza della graduale cessazione degli esoneri straordinari di personale, di cui ai Decreti numeri 143 e 153 del 28 gennaio 1923.

Le entrate ed uscite di cassa furono rispettivamente di lire 8.389.416.309,97 e 8.451.899.819,44 con un notevole aumento in confronto al precedente esercizio, al quale hanno contribuito diversi fattori, ma particolarmente il maggior gettito dei prodotti e degli altri proventi di bilancio che mentre ha dato luogo, a sua volta, ad un più largo afflusso di fondi da parte delle singole Casse compartimentali a quella di Roma, ha permesso all'Azienda di provvedere a più vaste liquidazioni.

Tutto questo movimento finanziario, la cui imponenza è manifestata dalle cifre suindicate, si è svolto regolarmente, come pure regolarmente hanno proceduto i servizi contabili.

Da parte sua il Servizio Ragioneria, mentre ha continuato ad esplicitare la sua consueta attività nella vigilanza, nel riscontro e nella riepilogazione degli elementi rassegnati dalle singole Sedi, ha, durante il decorso esercizio, particolarmente fermata la sua attenzione sulla contabilità di Magazzino stabilendo, d'accordo col Servizio interessato, per svariate categorie di importanti operazioni, un più semplice ed organico processo contabile.

I rapporti contabili intercedenti fra i vari Servizi furono pure semplificati, e in occasione della istituzione della Gestione dei distributori viveri di cui il R. Decreto n. 342 del 5 marzo 1925 furono studiate e concretate d'accordo col Servizio Approvvigionamenti le norme e le modalità contabili ritenute più proprie ai fini ed al carattere essenzialmente commerciale della gestione anzidetta.

Nel corso dell'anno il Servizio Ragioneria diede pure il necessario ed opportuno ordinamento alla contabilità dei Magazzini Generali di Fiume esercitati dall'Amministrazione ferroviaria, ma costituenti essi pure una gestione a sè.

Mentre poi la Sede centrale del predetto Servizio ha esercitato la superiore vigilanza sul regolare svolgimento delle contabilità dei servizi, i suoi uffici periferici — Riparti Controllo cassa, Casse Compartimentali e Corpi Ispettivi presso i Compartimenti e la Delegazione di Cagliari — hanno provveduto a compiere il lavoro esecutivo e di riscontro di rispettiva competenza in conformità alle disposizioni emanate. Più particolarmente, l'azione dei Corpi Ispettivi di Ragioneria, ai quali è stato demandato col nuovo ordinamento un'opera di peculiare importanza e responsabilità, si è andata via via completando e perfezionando in questo secondo anno della loro costituzione. I risultati ottenuti addimostrano che tali snelli organismi hanno esercitato un proficuo e sistematico riscontro sulle sedi contabili, fiancheggiandone senza interruzione i lavori, assicurando la regolarità nella compilazione degli elaborati ed eseguendo continue ispezioni e verifiche alle consistenze delle scorte e dei valori.

34. Riscontro della Corte dei Conti. — Durante l'anno finanziario 1924-25 la Corte dichiarò la parificazione dell'esercizio 1922-23, mentre ha contemporaneamente provveduto ad intensificare le analoghe operazioni riflettenti il 1923-24.

La Corte ha potuto trovarsi in grado di procedere alla predetta parificazione senza riserva alcuna mercè anche la regolarità e la cura che l'Amministrazione ferroviaria ha posto nel progressivo versamento dai relativi documenti contabili, talchè, come pure viene dichiarato dalla Corte nella sua relazione sul ripetuto conto

consuntivo, si è per la prima volta conseguito il soddisfacente risultato di completare la consegna dei documenti contabili anche per la parte mancante degli esercizi precedenti.

Nell'esame delle contabilità dell'esercizio 1922-23 la Corte ebbe ad emettere complessivamente, su 250.892 documenti, 466 rilievi, cifra che se è alquanto superiore a quella del precedente 1921-22, trova tuttavia la sua giustificazione nell'aumentato quantitativo dei documenti emessi e nello speciale periodo di riordinamento attraversato.

La massima parte delle osservazioni della Corte riguarda richieste per insufficiente documentazione alle quali si è provveduto, producendo tutti gli allegati dichiarati necessari e in originale o per duplicato. Per un'altra serie di rilievi riflettenti più specialmente errori di imputazione emersi nel corso del riscontro effettuato dalla Corte, l'Amministrazione non ha mancato di farsene il debito carico col richiamare gli uffici responsabili per una maggiore attenzione nell'emissione dei documenti contabili ed in pari tempo provvedendo alla loro postuma sistemazione in quanto richiesto dalla loro natura ed influenza sui risultati del bilancio ed impartendo dove si reputò necessario disposizioni e richiami di carattere generale.

Durante il decorso esercizio furono rimessi alla Corte numero 10.013 contratti attivi e n. 3374 contratti passivi; sui quali la Corte, complessivamente, emise n. 135 rilievi. In tema di giurisdizione contenziosa la Corte emise nell'anno le sentenze di discarico di 8 cassieri per la gestione 1921-22, mentre l'Amministrazione inviava alla Corte per l'analogo esame i conti riflettenti l'esercizio 1922-23.

35. Controllo dei prodotti. — Nell'esercizio 1924-25 si ebbe un movimento di 102.608.401 viaggiatori, contro 101.788.752 dell'esercizio precedente, con un'eccedenza di 819.649, di cui 273.127 in servizio internazionale. Si effettuarono 28.299.531 trasporti di merci, contro 26.345.215, con una differenza in più sull'esercizio passato di 1.954.316.

Sui trasporti merci furono gravate di assegno 706.845 spedizioni per lire 281.005.115; mentre nell'esercizio precedente gli assegni emessi furono 757.302 per l'ammontare di L. 276.083.342,70, con una differenza in meno di 50.457, nella quantità, ed in più di lire 4.921.772,30 nell'ammontare.

Le spese anticipate ai mittenti delle spedizioni e le spese doganali gravate sui trasporti raggiunsero in complesso l'importo di L. 319.090.343,21, con una differenza in più di L. 80.471.969,78 in confronto a quelle dell'esercizio precedente, che ammontarono a lire 238.618.373,43.

I reclami per eccedenza di tassa definiti in sede di controllo furono 67.775, interessanti 156.884 trasporti; e quelli trattati direttamente dalle stazioni 110.315; in

complesso 178.090 reclami in confronto a 169.332 dell'esercizio precedente per un importo di L. 14.474.661,78 in confronto a quello di L. 14.270.782,04 dell'esercizio 1923-24.

Gli uffici di controllo, in seguito alla revisione delle tasse di trasporto applicate dalle stazioni, emisero a carico del pubblico 398.826 rilievi per minori esazioni per un importo, dedotti gli abbuoni, di L. 13.731.984,45 in confronto a 451.259 per L. 14.306.674,03 dello scorso anno; furono emessi inoltre, a debito delle amministrazioni corrispondenti italiane ed estere, 66.407 rilievi per L. 3.070.429,90 in confronto a 63.044 per lire 2.909.130,65.

I Controlli stessi emisero anche 29.462 avvisi di eccedenza di tasse per L. 1.117.576,28 in confronto a 40.593 per L. 1.392.941,05.

Durante l'esercizio si eseguirono nelle stazioni della rete 4.928 verifiche contabili in confronto a 3.805 dell'esercizio precedente.

36. **Operazioni per conto di terzi.** — L'ammontare delle operazioni in conto « assegni » si aggirò anche nel 1924-25 sulla cifra del precedente anno.

Nei rapporti fra l'Amministrazione ferroviaria e gli altri Dicasteri merita di essere particolarmente menzionata la sistemazione del conto del Contabile del Portafoglio, che alla chiusura del bilancio 1923-24 presentava ancora un saldo di circa un miliardo e mezzo, mentre al 30 giugno 1925 tale saldo era ridotto a circa milioni 680 con gli accordi presi col ministero delle Finanze. In merito alla tenuta di questo importantissimo conto corrente, si è cercato di assicurare al suo funzionamento avvenire oltre alla perfetta regolarità, una sempre maggiore semplicità e speditezza.

Anche col Traffico marittimo si è addivenuti al definitivo appuramento dei conti che, alimentati durante gli anni di guerra da tutta una serie di svariate e cospicue operazioni, avevano ancora lasciato notevoli pendenze da regolare.

Nei riflessi infine delle ferrovie estere, liquidati numerosi conti che per le difficoltà proprie dell'immediato periodo post-bellico erano rimasti in sospeso, è in corso di applicazione ormai un regolare sistema di periodica definizione di conti.

GESTIONI SPECIALI.

37. **Pensioni e sussidi.** — I risultati finanziari della gestione del fondo pensioni e sussidi si riassumono come segue:

ENTRATE	L. 471.671.623,90
di cui L. 129.565.682,46 per ritenute al personale; lire	
304.930.122,07 per contributo dell'Amministrazione giusta	

il R. Decreto 23 marzo 1924, n. 498; L. 35.457.254,89 per interessi del patrimonio del fondo pensioni; L. 1.278.015,25 per entrate diverse; L. 309.513,47 per utili realizzati dalla Cassa Depositi e Prestiti sulla gestione titoli; L. 131.035,76 per contributo dell'Amministrazione e delle altre amministrazioni in rapporto agli assegni del personale.

SPESA L. 431.671,623,90
 di cui L. 312.152.241,75 per pensioni cogli aumenti ai vecchi pensionati concessi col R. Decreto 21 novembre 1923, n. 2477 e col R. Decreto Legge 31 marzo 1925, n. 486; L. 118.937.329,85 per assegni di caro-viveri, e L. 582.052,30 per sussidi:
 donde un avanzo di L. 40.000.000,00
 il quale va in aumento del fondo istituito presso la Cassa Depositi e Prestiti, fondo che, compreso quello speciale per lasciti e donazioni, ascendeva col 30 giugno 1924 a L. 897.211.350,23
 Al 30 giugno 1925, il fondo sarebbe quindi salito a L. 937.211.350,23
 se durante l'esercizio 1924-25 non fosse stata contabilizzata provvisoriamente in diminuzione del fondo stesso la somma di L. 2.613.743,89 in corrispondenza di maggiori entrate attribuite al fondo negli esercizi precedenti e per le quali sono in corso pratiche con la Cassa Depositi e Prestiti. Conseguentemente la consistenza del fondo al 30 giugno 1925 risulta di L. 934.597.606,34

L'importo delle ritenute al personale (milioni 129,5) è stato più che doppio di quello dell'esercizio precedente (milioni 56), ma ciò in parte è dovuto a un introito eccezionale, quale è stato il versamento al fondo pensioni dell'importo delle ritenute arretrate (L. 39.409.108) relative agli agenti sistemati a ruolo in forza del R. Decreto 15 ottobre 1923, n. 2442 e riferentisi al periodo fra la decorrenza della nomina agli effetti di anzianità e di carriera e il 1° marzo 1924. Tenendo presente che tale circostanza è eccezionale e non si riprodurrà negli anni venturi, il gettito delle ritenute da considerarsi come normale e quindi da tenersi presente per le future previsioni è di 90 milioni all'incirca.

Durante l'esercizio 1924-25 è intervenuto il R. Decreto-Legge 31 marzo 1925, n. 486, per il quale sono stati portati a misura più elevata, con decorrenza dal 1° aprile 1925, gli aumenti ai vecchi pensionati di cui al R. Decreto 21 novembre 1923 n. 2477.

Al 30 giugno 1925 la situazione d'iscrizione delle pensioni dei sussidi continuativi e degli aumenti ai vecchi pensionati era la seguente:

	Numero	Importo	Aumenti R. D. 486/1925
Pensioni	76.242	262.898.425	42.658.220
Sussidi continuativi	2.556	966.382	560.523
Totale pensioni e sussidi	78.798	263.864.807	43.218.743
TOTALE GENERALE		307.083.550	

Gli aumenti ai vecchi pensionati, la cui iscrizione originaria di 16 milioni in base al R. Decreto n. 2477, 1923 si era già ridotta per le eliminazioni a 15 milioni, sono stati portati per il Decreto-Legge n. 486 ad una iscrizione di L. 43.218.743, ma l'effetto non ne sarà risentito integralmente che negli esercizi venturi. Per il 1924-25, avendosi nove mesi di applicazione del R. Decreto n. 2477 e tre soli mesi di applicazione del 486, la spesa riferibile a tale titolo risulta come appresso:

$$\text{per i primi tre trimestri, } \frac{3}{4} \times 15.000.000 = 11.250.000$$

$$\text{per l'ultimo trimestre } \frac{1}{4} \times 43.218.743 = 10.804.685$$

TOTALE 22.054.685

=====

L'importo di L. 312.152.241,75 erogato nell'esercizio per pensioni e aumenti ai vecchi pensionati, depurato del detto importo di L. 22.054.685 e ridotto in tal modo a L. 290.097.556, rappresenta ciò che si è speso per pagamenti delle pensioni e dei sussidi continuativi all'infuori dei caro-viveri e degli aumenti ai vecchi pensionati. Tale importo è notevolmente superiore a quello che per gli stessi titoli risulta iscritto al 30 giugno 1925, per il fatto che nell'esercizio 1924-25 venne liquidata parte notevole delle pensioni relative alle cessazioni dal servizio del 1923-24 e venne completata, nei riguardi delle competenze accessorie, la riforma delle pensioni precedenti, giusta il R. Decreto, n. 2128, del 24 settembre 1923 e il R. Decreto-Legge 19 luglio 1924, n. 1322, talchè nell'esercizio in esame risultano effettuati pagamenti che sarebbero stati di competenza di esercizi precedenti. Ha quindi carattere permanente non il suddetto importo pagato di L. 290.097.556, ma soltanto l'importo delle pensioni iscritte, di L. 263.864.807.

Nell'esercizio 1924-25 si è portata a compimento la liquidazione delle pensioni per le dispense straordinarie dipendenti dai decreti n. 143, 1923 e n. 153, 1923 e relative proroghe. Si è quindi in grado di valutare l'onere complessivamente iscritto a carico del fondo pensioni per effetto dei detti decreti, onere che risulta costituito come appresso :

	N.	Importo
Pensioni liquidate fino al 30 giugno 1925.	14036	L. 77.728.500
Caro viveri relativi	»	21.896.160

ONERE TOTALE ISCRITTO		L. 99.624.660

ossia in cifra tonda, 100 milioni.

Tale cifra può considerarsi come definitiva non restando da liquidarsi che eventuali casi di diritto a pensione finora non riconosciuti e che possa risultare dalla produzione di nuovi documenti da parte degli interessati : si tratterà ad ogni modo di pochi casi, e per un importo col quale non verrà certamente superata la cifra arrotondata sopra indicata.

Il contributo dell'Amministrazione, che in totale è stato di L. 304.930.122 è imputabile ai caroviveri per L. 118.937.330 e agli aumenti ai vecchi pensionati per L. 22.054.685 cioè per complessive L. 140.992.015 riguarda spese che sono a carico dell'Amministrazione (art. 4 del R. Decreto-Legge 23 marzo 1924, n. 498).

Resta pertanto di L. 163.938.107 il contributo costituente l'integrazione nei riguardi dei soli impegni del fondo pensioni (art. 1 del predetto Decreto-Legge).

38. **Opera di previdenza.** — Durante l'esercizio finanziario 1924-25 l'Opera approvò le seguenti concessioni di diritto :

Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei a famiglie		Assegni vitalizi alimentari		Rimborsi di ritenute			
ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
n.	importo	n.	importo	n.	importo annuo	n.	importo annuo	n.	importo	n.	importo
2418	7.696.190,69	558	1.104.728,66	325	239.850	20	14.008.329	06	255,32	20	2.001,76

Le concessioni facoltative approvate sulla disponibilità dell'esercizio medesimo, stabilita in una somma che, capitalizzata, non superasse L. 2.500.000, sono state le seguenti :

Ricoveri di orfani in istituti di educazione e di istruzione		Sussidi temporanei ad orfani di pensionati		Assegni alimentari a congiunti bisognosi	
n.	importo presunto in valor capitale	n.	importo in valor capitale	n.	importo in valor capitale
24	122.958	65	203.338	178	2.173.000

I risultati della gestione dell'Opera per l'esercizio 1924-25 si riassumono come segue :

ENTRATE	L. 50.567.671,93
di cui L. 24.754.487,21 per contributo dell'Amministrazione in ragione del 6 ‰ dei prodotti lordi del traffico ;	
SPESE	L. 18.593.498,37
	<hr/>
AVANZO	L. 31.974.173,56

di cui lire 31,905,573,56 sono state versate all'Amministrazione ferroviaria in diminuzione del debito da essa incontrato per far fronte al disavanzo complessivo di lire 46,554,726,12 dei tre esercizi precedenti 1921-22, 22-23 e 23-24 causato dal gran numero delle buonuscite conseguenti alle dispense straordinarie dal servizio.

Col versamento di cui sopra il disavanzo si riduce a L. 14,651,911,46 e sarà agevolmente colmato nel prossimo esercizio in cui potrà anche essere ripreso l'accantonamento delle riserve.

Il fondo costituito a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 28 dicembre 1908, che, a norma dell'art. 6 della legge 19 giugno 1913, n. 641, viene pure amministrato dall'opera, è disceso da lire 243.850,94 a lire 232,095,58 per effetto dei maggiori pagamenti eseguiti in confronto agli interessi maturati ed alle entrate diverse.

Gli orfani di cui si tratta, che non hanno compiuto il 21° anno di età, erano al 30 giugno 1925 in numero di 44, dei quali 16 in età inferiore ai 18 anni.

39. Case economiche per i ferrovieri. — Per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri al 30 giugno 1924 erano stati assunti impegni di spesa sulle disponibilità del fondo pensioni e sussidi, per.	L. 112.702.320,42
Durante l'esercizio 1924-25 i nuovi impegni autorizzati ascesero a	" 770.238,71
	<hr/>
	L. 113.472.559,13

mentre le economie realizzate in sede di liquidazione ammon-

tarono a » 1.701.924,78

cosicchè, al 30 giugno 1925, le somme impegnate formavano un

totale di L. 111.770.634,35

In corrispondenza dei suddetti impegni, al 30 giugno 1924

erano state erogate L. 90.188.702,97

le quali insieme a » 5.245.594,83

spese durante il 1924-25, formano un ammontare complessi-

vo, al 30 giugno 1925, di L. 95.434.297,80

A seguito delle nuove somme erogate durante il 1924-25 per l'acquisto e costruzione di case, le somme mutate dal fondo pensioni e sussidi aumentarono da milioni 79, a milioni 95.

Nell'esercizio 1924-25 le entrate e le spese della gestione delle case economiche furono le seguenti :

	Entrate	Spese
Interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili L.	---	2.039.397,21
Imposte e sovrimposte »	---	10.848,50
Spese d'amministrazione, custodia e diverse. »	---	371.407,68
Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile »	---	678.044,20
Premi per la buona conservazione dei fabbricati »	---	—
Manutenzione ordinaria »	---	1.342.464,83
» straordinaria »	---	312.075,97
Versamenti alla Cassa DD. e PP. per la costituzione del fondo di riserva per temporanee esenzioni di imposte e sovra imposte »	---	136.507,43
Somme riscosse per affitti »	4.774.909,61	—
Proventi diversi »	380.764,66	—
sommano a L.	<u>5.155.674,27</u>	<u>4.890.745,82</u>

onde un avanzo per il 1924-25 di L. 264.928,45.

In confronto ai risultati ottenuti nel 1923-24 (avanzo L. 831.306,38) l'avanzo di gestione è diminuito di L. 566.377,03.

Tale diminuzione è la risultante di maggiori entrate (per L. 1.175.697,36) e di maggiori spese (per L. 1.742.075,29). Le maggiori entrate sono dovute all'aumento negli affitti (L. 1.036.501,73) e nei proventi diversi della gestione (L. 139.195,63), mentre le maggiori spese sono dovute :

per L. 571.704,22 a maggiori interessi passivi gravanti sulla gestione ;
 » » 784.215,32 » spese di manutenzione ordinaria e straordinaria ;
 » » 346.235,64 » spese di amministrazione, custodia e diverse ;
 » » 37.069,16 all'aumentato versamento, in relazione al maggior valore delle
 case abitate, della quota per il fondo di riserva per tempora-
 nee esenzioni di imposte e sovrimposte e
 » » 2.850,95 a cause diverse. Quindi in totale tornano :

L. 1.742.075,29.

I provvedimenti già presi dall'Amministrazione e quelli in corso di approvazione per avvicinare ragionevolmente gli affitti delle case economiche a quelli medi del mercato e una maggiore economia sulle spese di manutenzione procureranno, è lecito sperarlo, un sensibile miglioramento nei risultati della gestione per il 1925-26.

Le somme ammortizzate a tutto il 30 giugno 1925 ascen-
 devano a L. 3.144.220,55
 e quelle da ammortizzare a » 91.885.779,45
 IN TOTALE L. 95.000.000,00

Il fondo di riserva per la gestione delle case economiche per i ferrovieri al 30 giugno 1925, costituito presso la Cassa Depositi e Prestiti, ascendeva a L. 884.186,70
 cosicchè, tenuto conto del debito della gestione verso l'Ammini-
 strazione ferroviaria per residui passivi di bilancio in » 91.432,87
 si ha una rimanenza netta finanziaria della gestione alla predet-
 ta data di L. 792.753,83

40. **Mutui al personale.** — Nell'anno finanziario 1924-25 il servizio del credito al personale presenta un considerevole incremento.

Difatti i mutui o prestiti concessi contro cessione dello stipendio, sia dagli istituti di credito e di previdenza autorizzati dall'art. 3 della Legge 30 giugno 1908, n. 335, sia dall'Amministrazione coi capitali del fondo pensioni ai sensi dell'art. 10 della Legge 19 giugno 1913, n. 641, furono complessivamente 21401, con un aumento quindi di ben 8980 in confronto dell'anno precedente, nel quale si ebbe un totale di 12421 operazioni.

Le cessioni con gli istituti di credito e di previdenza sunnominati, che nello scorso anno furono 3297, sono aumentati quest'anno a 6787, delle quali 2128 contratte con la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde al tasso del 5,50 %, 1297 con la Cassa di Risparmio di Torino al tasso del 6 %, 752 con la Cassa Nazionale dei Fer-

rovieri al tasso del 6 %, e le rimanenti 2610 con altri istituti di credito minori a un tasso variabile dal 6 al 9 %.

I mutui concessi dall'Amministrazione sul fondo pensioni e sussidi furono 14614 (contro 9124 dell'anno precedente) per un importo medio di L. 4658 ciascuno e per la somma complessiva quindi di L. 68.073.477,82.

Gli introiti per quote in conto capitale furono accertati nella somma di lire 59.332.612,81. La differenza di L. 8.740.865,01 fu prelevata dal residuo di lire 19.205.971,68 dell'esercizio 1923-24, che si riduce così a L. 10.465.106,67 nell'esercizio 1924-25, costituendo altrettanta disponibilità per l'esercizio 1925-26.

L'accertamento della detta somma di L. 10.465.106,67 avvenne soltanto nello scorcio dell'esercizio, quando era stata già disposta la sospensione della concessione dei mutui e perciò non poté essere impiegata.

L'avanzo della gestione, costituito dalla differenza fra gli interessi riscossi dal personale e quelli pagati al fondo pensioni, risulta accertato in L. 1.730.493,96. Tale avanzo, ai sensi dell'art. 48 del Regolamento 29 luglio 1914, n. 850, venne accreditato al fondo di garanzia.

41. Fondo di garanzia per le cessioni. — L'incremento del servizio delle cessioni necessariamente si riflette sulla gestione del fondo di garanzia.

I risultati della gestione si riassumono difatti in una entrata complessiva di L. 15.647.280,98 per introiti accertati nell'esercizio 1924-25, contro una spesa di L. 7.687.123,04; onde risulterebbe un avanzo di L. 7.960.157,94.

Poichè peraltro sul bilancio del fondo per l'esercizio 1924-25 grava una passività di L. 9.036.845,84, risultante dai residui del 1923-24, l'entrata si riduce da L. 15.647.280,98 a L. 6.610.435,14 e si costituisce, agli effetti del pareggio contabile del bilancio, una passività di L. 1.076.687,90 che figura fra i residui dell'esercizio 1924-25 e che troverà certamente nell'avanzo del venturo esercizio la disponibilità sufficiente per l'assorbimento totale e definitivo.

Del resto questa passività, che è ancora una conseguenza delle cause straordinarie e transitorie che influirono nella gestione dell'esercizio precedente per effetto delle numerose dispense dal servizio in virtù dei Decreti n. 143 e 153, è soltanto apparente in quanto che nel bilancio del fondo risulta invece un aumento di patrimonio di L. 5.653.663,31.

La consistenza dei crediti del fondo, che al 30 giugno 1924 era di L. 17.590.572,95 aumentata dei crediti accertati nell'esercizio in L. 7.408.611,03, sale infatti a lire 24.999.183,98; e diminuita d'altra parte dei recuperi verificatisi in conto capitale, delle necessarie svalutazioni e delle perdite ammesse dalla legge, in totale lire 9.715.105,66, si riduce al 30 giugno 1925 a L. 15.284.078,32.

La situazione patrimoniale del fondo di garanzia rimane perciò costituita in L. 29.089.238,03 (L. 15.284.078,32 di crediti esigibili e L. 13.805.159,71) di capitali depositati alla Cassa Depositi e Prestiti e numerario) che diminuita della passività di L. 1.076.687,90, residua a L. 28.012.550,13 con un aumento di L. 5.653.663,31 in confronto del patrimonio di L. 22.358.286,82 accertato al 30 giugno 1924.

42. Mutui a Cooperative edilizie ferroviarie. — Oltre i mutui autorizzati per legge e risultanti al 30 giugno 1924 nella somma complessiva di L. 478.695.000 per costruzione di case economiche da parte di Cooperative edilizie ferroviarie sorte entro i vecchi confini, nessun altro fondo venne stanziato nel 1924-25 a seguito della decisione presa dal Governo di riservare i fondi disponibili alla costruzione di fabbricati da darsi in affitto e non in proprietà.

L'indicato prestito di L. 478.695.000 riguarda la costruzione di 4910 alloggi con circa 26.500 vani utili compresa la cucina ed esclusi gli accessori. Al 30 giugno 1925 sono state erogate, in conto dei mutui concessi, L. 389.777.373,01 e cioè :

L. 230.821.368,51 per mutui con disponibilità della Cassa Depositi e Prestiti ;

» 141.217.354,05 per mutui dal fondo pensioni e sussidi del personale delle Ferrovie dello Stato ;

» 8.279.118,39 per mutui di cui al R. D. n. 1224 del 10 maggio 1923 ;

» 9.459.532,06 » » di cui al R. D. n. 2118 del 10 settembre 1923 quindi ;
in totale :

L. 389.777.373,01

Per quanto concerne Cooperative edilizie ferroviarie nelle nuove provincie i finanziamenti concessi ammontano a L. 14.828.710,50 riguardanti la costruzione di case economiche nella Venezia Tridentina, delle quali L. 13.828.710,50 coi fondi autorizzati dal ministero delle Finanze, e L. 1.000.000 in conto della somma di lire 5.000.000 stanziata col R. D. legge 27 gennaio 1924 n. 203. Tali costruzioni comprendono 210 alloggi con circa 920 vani utili compresa la cucina ed esclusi gli accessori. Al 30 giugno 1925 in conto dei mutui predetti di L. 13.828.710,50 e di L. 1.000.000 sono state erogate rispettivamente L. 13.765.350,86 e L. 98.593,61.

Per case costruite ed abitate è stata posta in ammortamento, a tutto il 1° gennaio 1925, la somma complessiva di L. 169.238.652, in conto della citata somma di L. 478.695.000 e precisamente :

L. 105.536.562 per mutui con disponibilità della Cassa Depositi e Prestiti ;

» 58.965.000 » » dal fondo pensioni e sussidi del personale delle Ferrovie dello Stato.

- L. 2.244.000 per mutui di cui al R. D. n. 1224 del 10 maggio 1923.
 » 4.493.000 » » di cui al R. D. n. 2118 del 10 settembre 1923.

La Cooperativa « Cesare Battisti » di Trento finanziata, come si è detto, con fondi forniti dal ministero delle Finanze, ha già posto in ammortamento l'intero mutuo.

ESERCIZIO

DELLE FERROVIE SECONDARIE SICULE.

43. **Lunghezza.** — La lunghezza reale delle linee delle Ferrovie Secondarie a scartamento ridotto della Sicilia, esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, misurava al 30 giugno 1924 km. 453,198, di cui km. 41,898 armati a dentiera.

Nell'esercizio 1924-25 fu aperto all'esercizio il tronco Bivona-Alessandria della Rocca, della lunghezza di km. 8,614, di cui km. 3,710 a dentiera, sicchè al 30 giugno 1925 le linee esercitate misuravano km. 461,812, di cui km. 45,609 a dentiera.

44. **Materiale rotabile.** — La situazione del materiale rotabile a scartamento ridotto al 30 giugno 1925 era identica a quella del 30 giugno 1924, e cioè: 92 locomotive, 223 carrozze, 1220 carri e 20 bagagliai.

45. **Percorrenze dei treni e consumo di combustibile.** — Durante l'anno 1924-25 si effettuarono 958.865 treni-km., di cui 825.709 per treni viaggiatori e misti e 133.156 per treni merci e di servizio, mentre nell'anno precedente si ebbero rispettivamente i seguenti dati: 833.528, 745.807 e 87.721.

Gli assi-km. rimorchiati furono 11.049.242, di fronte a 9.566.485 dell'anno precedente.

Il consumo del combustibile risulta dal prospetto allegato 28.

46. **Personale.** — La situazione del personale al 30 giugno 1925 risulta dal seguente prospetto:

Ferrovie secondarie sicule.

GRUPPI DI PERSONALE	PERSONALE		TOTALE generale al 30 giugno 1925	Situazione al 30 giugno 1924	DIFFERENZE in + o -
	stabile ed in prova	avventizio			
Uffici	94	3	97	97	—
<i>Personale esecutivo.</i>					
Movimento e traffico	228	35	263	258	+ 5
Materiale e trazione	348	32	380	375	+ 5
Lavori	494	252	746	775	— 29
TOTALE	1.070	319	1.389	1.408	— 19
TOTALE GENERALE	1.164	322	1.486	1.505	— 19

47. **Movimento dei treni.** — Il servizio misto viaggiatori e merci venne disimpegnato sulle diverse linee con tre coppie di treni, ad eccezione dei tronchi seguenti sui quali si effettuarono due sole coppie:

1. Lercara Alta-Filaga-Magazzolo;
2. Filaga-Palazzo Adriano;
3. Girgenti-Naro-Licata;
4. Dittaino-Leonforte;
5. Villafrati-Corleone-S. Carlo.

Sul tronco Palermo-Corleone si è effettuata una coppia di treni merci giornaliera.

48. **Risultati finanziari.** — Si riassumono qui appresso i dati delle entrate e delle spese al lordo per tutte le linee esercitate:

ENTRATE.

I. *Prodotti del traffico:*

- a) viaggiatori L. 4.514.990,04
 b) bagagli e cani » 44.777,02
 c) merci a G. V. » 324.801,06
 d) merci a P. V. » 2.147.845,20

TOTALE DEI PRODOTTI L. 7.032.413,32

2. <i>Introiti indiretti e versamenti a magazzino</i>	L. 3.023.166,55	
3. <i>Introito a rimborso di spesa</i>	» 94.561,45	
4. <i>Introiti a reintegro di capitoli di spesa</i>	» 13.842,66	
5. <i>Recuperi di carattere generale</i>	» 78.787,20	
6. <i>Entrate eventuali</i>	» 8.019,06	
7. <i>Introiti diversi</i>	» 234,27	
TOTALE DELLE ENTRATE	—————	L. 10.251.024,51

SPESE.

1. <i>Spese ordinarie:</i>		
a) personale	L. 14.612.805,62	
b) forniture, spese ed acquisti	» 4.762.224,96	
c) manutenzione materiale rotabile	» 4.139.966,29	
d) manutenzione linee	» 1.418.100,89	
e) spese generali	» 2.055.904,12	
TOTALE DELLE SPESE ORDINARIE	L. 26.989.001,88	
2. <i>Spese complementari</i>	L. 926.816,33	
3. <i>Interessi ed ammortamento</i>	» 2.236.132,58	
4. <i>Spese per le stazioni comuni con rete</i>		
principale	» 1.562.041,32	
TOTALE DELLE SPESE	—————	L. 31.713.992,11
Disavanzo		L. 21.462.967,60

In confronto all'esercizio precedente i prodotti del traffico diedero un maggior gettito di lire 747.277.08.

Il prodotto chilometrico fu di lire 15.228 con un aumento di lire 1.206.

Gli introiti indiretti raggiunsero la somma di lire 3.023.166,55 per effetto specialmente del recupero dei noli del materiale rotabile già adibito ai lavori di costruzione della direttissima Bologna-Firenze.

Le spese crebbero di lire 8.125.679,20 soprattutto per aumento delle spese di personale, per interessi e ammortamento e spese generali.

Il disavanzo complessivo fu di lire 21.462.967,60 con un aumento di lire 3.384.209,52.

In vista del sensibile onere che per l'Amministrazione rappresenta l'esercizio di questa rete a scartamento ridotto, erano al 30 giugno 1925 in corso di studio provvedimenti per riformare l'ordinamento del detto esercizio, e per introdurre le possibili economie.

ALLEGATI

Lunghezza della rete in chilometri.

	Linee esercitate dalle Ferrovie dello Stato				Linee italiane di confine esercitate da altre amministrazioni		Lunghezza reale della rete di Stato al 30 giugno 1925 (col. 3 + 5)
	lunghezza reale al 30 giugno 1925			lunghezza media esercitata nell'anno 1924-25	lunghezza reale al 30 giugno 1925	lunghezza media esercitata nell'anno 1924-25	
	a semplice binario	a doppio binario	in complesso				
	1	2	3	4	5	6	7
A) A scartamento ordinario.							
1° in territorio italiano:							
Compartimento di Torino	1.414,351	394,352	1.808,703	1.808,703	—	—	1.808,703
Id. » Milano	901,753	538,631	1.440,384	1.440,384	(*) 33,668	33,668	1.474,052
Id. » Venezia	596,012	704,346	1.300,358	1.300,358	7,442	7,442	1.307,700
Id. » Trieste	591,742	192,018	783,760	783,760	(**) 26,325	26,325	810,085
Id. » Genova	305,129	208,754	513,883	513,883	(***) 7,286	7,286	521,169
Id. » Bologna	750,768	393,621	1.144,389	1.133,411	—	—	1.144,389
Id. » Firenze	877,095	422,597	1.299,692	1.299,692	—	—	1.299,692
Id. » Ancona	1.029,854	92,954	1.122,808	1.122,808	—	—	1.122,808
Id. » Roma	898,944	533,404	1.432,348	1.430,624	—	—	1.432,348
Id. » Napoli	936,044	170,019	1.106,063	1.104,888	—	—	1.106,063
Id. » Bari	1.097,684	18,929	1.116,613	1.116,613	—	—	1.116,613
Id. » Reggio Calabria	978,879	—	978,879	978,879	—	—	978,879
Id. » Palermo	1.277,147	—	1.277,147	1.277,147	—	—	1.277,147
Delegazione di Cagliari	422,970	—	422,970	422,970	—	—	422,970
Totale in territorio italiano	12.078,372	3.669,625	15.747,997	15.734,120	74,721	74,721	15.822,718
2° di confine in territorio estero	—	11,808	11,808	11,808	—	—	—
Totale generale	12.078,372	3.681,433	15.759,805	15.745,928	—	—	—
B) A scartamento ridotto:							
Compartimento di Venezia	141,385	—	141,385	162,351	—	—	—
id. » Trieste	122,992	—	122,992	122,992	—	—	—
Gruppo Sicilia	461,812	—	461,812	460,416	—	—	—
Totale	726,189	—	726,189	745,759	—	—	—

Come lunghezza reale esercitata al 30 giugno 1925 si è assunta per ogni linea la distanza fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, computando nel complesso una sola volta i tronchi comuni a più linee.

La lunghezza media esercitata nell'anno si ragguaglia per ciascuna linea a tanti 366/esimi della lunghezza reale di cui sopra, quanti sono stati i giorni di effettivo esercizio.

(*) Di cui km. 18,811 da Domodossola a Iselle a doppio binario. — (**) Di cui km. 10,198 da Postumia al confine jugoslavo a doppio binario. — (***) Tronco confine francese-Ventimiglia a doppio binario.

COMPARTIMENTI

LOCALITÀ	PERSONALE STABILE ED IN PROVA														MOVIMENTO E TRAFFICO				
	Movimento e traffico			Materiale e trazione								Lavori e costruz.			TOTALE	MOVIMENTO E TRAFFICO			
	Uffici	Stazioni	Treni	Uffici	Depositi locomotive	Condotta locomotive	Officine depositi e squadre di rialzo	Officine di grandi riparazioni	Verifica, untura e pulizia	Trazione elettrica (depositi, condotta, officine)	Uffici	Linee	Subalterno	Uffici dei capi compartimento		Uffici	Stazioni	Treni	
Torino	5	284	6.112	1.826	294	634	1.142	1.242	1.339	304	260	289	2.801	82	16.614	—	2	348	—
Milano	6	329	7.237	1.922	210	703	1.680	1.178	279	281	452	243	2.705	117	17.342	—	—	546	4
Bologna	4	236	4.833	1.477	182	412	988	590	1.016	164	—	228	2.285	81	12.490	—	1	308	30
Venezia	3	226	4.933	1.309	263	592	1.263	1.070	1.186	517	108	244	2.888	102	14.704	—	—	297	19
Trieste	6	172	2.773	1.221	105	313	770	685	—	144	—	168	1.751	63	8.171	—	2	182	13
Genova	6	171	3.837	1.251	141	513	496	637	—	227	1.259	177	1.525	61	10.301	—	—	186	1
Firenze	6	236	5.186	2.164	300	849	1.921	1.134	1.474	319	—	256	2.872	89	16.806	—	—	478	28
Roma	5	216	3.619	1.269	109	647	1.244	793	352	179	—	261	2.452	83	11.289	—	3	275	15
Ancona	5	143	2.595	1.225	134	487	755	527	241	98	—	182	1.343	50	7.785	—	—	102	—
Napoli	6	257	3.963	1.403	273	812	1.434	954	1.064	331	—	237	2.508	117	13.359	—	2	101	45
Bari	4	153	1.915	856	159	551	830	623	637	180	—	172	1.638	64	7.782	—	—	110	10
Reggio Calabria	6	156	2.116	858	96	508	507	354	—	82	—	168	1.494	61	6.406	—	—	73	13
Palermo	7	213	2.768	1.207	181	391	1.054	570	778	232	—	259	2.014	84	9.758	—	—	295	16
Cagliari	6	45	513	137	33	68	135	105	181	14	—	54	384	21	1.696	—	—	14	2
TOTALI	75	2.831	52.400	18.125	2.540	7.480	14.219	10.462	8.547	3.072	2.079	2.938	28.660		154.503		10	3.315	196
			73.356				48.399					31.598	1075					3.521	

Riassunto del

DIREZIONE GENERALE						
SERVIZI ED UNITÀ SPECIALI (1)	Persone stabile ed in prova	Persone avventizio	Totale generale al 30 giugno 1925	Situazione al 30 giugno 1924	Differenze	
<i>Personale d'ufficio.</i>						
Ispettori superiori	15	—	15	10	+ 5	
Servizi dell'esercizio	Movimento e traffico	1.310	1.310	1.229	+ 81	
	Materiale e trazione	491	491	500	- 9	
	Lavori e costruzioni (2)	817	11	828	1.519	- 691
Servizi centrali	Personale e affari generali	803	6	809	814	- 5
	Approvvigionamenti	1.265	26	1.291	1.145	+ 146
	Ragioneria	647	6	653	657	- 4
Unità speciale « esercizio navigazione »	81	—	81	82	- 1	
TOTALI	5.429	49	5.478	5.956	- 478	
Personale subalterno	997	26	1.023	1.069	- 46	
<i>Personale esecutivo.</i>						
Movimento e traffico - Personale operaio	47	—	47	44	+ 3	
Materiale e trazione - Personale operaio	114	—	114	106	+ 8	
Lavori e costruzioni	Personale operaio	115	18	133	132	+ 1
	Officine materiale fisso, Pontassieve cantieri per la trazione elettrica di Bologna e iniezioni legnami di Livorno	352	4	356	344	+ 12
	Esercizio linee elettriche	1.457	266	1.723	1.659	+ 64
	Linee in costruzione elettriche e a vapore	406	199	605	1.392	- 787
Personale e affari generali - Personale operaio	19	1	20	26	- 6	
Approvvigionamenti - Magazzini, agenzie marittime e fabbriche di mattonelle	1.003	49	1.052	1.125	- 73	
Esercizio navigazione - Personale navigante	476	258	734	666	+ 68	
TOTALI	3.989	795	4.784	5.494	- 710	
TOTALE GENERALE	10.415	870	11.285	12.519	- 1.234	

PERSONALE		
	Persone stabile ed in prova	Persone avventizio
Uffici . . .	5.226	45
Servizi . . .	8.347	25
Compartmenti e delegazioni . . .		
TOTALI	13.573	70
Personale subalterno	2.047	38
<i>Personale esecutivo.</i>		
Movimento e traffico	Personale operaio	47
	Stazioni	52.400
Materiale e trazione	Treni	18.125
	Personale operaio	114
Lavori e costruzioni	Depositi locomotive	7.480
	Condotta locomotive	14.219
Personale e affari generali - Personale operaio	Officine depositi e squadre rialzo	10.462
	Officine di grande riparazione	8.547
Personale navigante	Verifica, untura, pulizia	3.072
	Trazione elettrica	2.079
Personale e affari generali - Personale operaio	Personale operaio	115
	Linee	28.320
Lavori e costruzioni	Esercizio linee elettriche	1.457
	Officina materiale fisso Pontassieve	—
Personale e affari generali - Personale operaio	Cantieri per lavori di elettrificazione di Bologna e cantieri iniezioni di legnami di Livorno	—
	Linee in costruzione elettriche a vapore	—
Personale e affari generali - Personale operaio	19	
Approvvigionamenti - Magazzini, agenzie marittime e fabbriche di mattonelle	1.003	
Unità speciale « Esercizio navigazione » - Personale navigante	476	
TOTALE PERSONALE ESECUTIVO	147.935	10.312
TOTALE PERSONALE D'UFFICIO ED ESECUTIVO	163.555	10.420
Personale addetto all'esercizio	163.555	10.420
Personale non addetto all'esercizio	1.363	807
Personale ex gestione umana	127	281
TOTALE GENERALE	165.045	11.508

(1) Compreso il personale degli uffici distaccati dei servizi centrali e direttamente dipendente da questi. — (2) Compreso il personale d'ufficio dell'officina materiale fisso di Pontassieve, dei cantieri di Bologna e Livorno; degli uffici per l'esercizio delle linee elettriche e degli uffici costruzione di nuove linee.

personale al 30 giugno 1925.

ALLEGATO N. 2.

E DELEGAZIONI											TOTALE GENERALE al 30 giugno 1925	SITUAZIONE al 30 giugno 1924	DIFFERENZE	
PERSONALE AVVENTIZIO														
Materiale e trazione						Lavori e costruzioni		Subalterno	TOTALE					
Uffici	Depositi locomotive	Condotta locomotive	Officine di depositi e squadre di rialzo	Officine di grandi riparazioni	Verifica, untura e pulizia	Trazione elettrica (depositi, condotta, officine)	Uffici			Linee				
—	11	—	5	34	29	1	—	284	1	715	17.329	17.237	+	92
2	184	—	27	8	50	23	—	356	1	1.201	18.543	18.070	+	473
—	8	—	69	22	49	—	1	916	1	1.405	13.805	13.230	+	665
1	61	—	28	31	49	—	2	194	—	682	15.305	15.451	—	65
—	162	—	31	—	34	—	—	289	2	715	8.898	8.566	+	320
—	106	—	4	—	122	35	1	225	4	684	10.985	10.511	+	474
2	96	—	10	15	34	—	1	210	—	874	17.680	17.077	+	603
1	44	—	73	4	11	—	—	231	—	657	11.946	11.684	+	262
1	83	—	11	12	3	—	—	129	—	341	8.126	7.930	+	196
—	35	1	6	5	1	—	—	341	—	537	13.896	13.988	—	92
—	24	1	21	43	4	—	—	328	—	541	8.323	8.219	+	104
—	63	—	17	—	1	—	—	83	—	250	6.656	6.891	—	235
2	175	—	26	14	15	—	1	539	3	1.086	10.844	10.579	+	265
—	—	—	7	68	40	—	—	538	—	669	2.365	2.188	+	177
9	1.052	2	335	250	442	59	6	4.663	12	10.357	164.800	161.621	+	3.239
2.155						4.669								

personale e sua ripartizione in addetto e non addetto all'esercizio.

ADDETTO ALL'ESERCIZIO			Personale addetto alle costruzioni, a lavori in conto patrimoniale, alle officine apparati centrali di Milano e materiale fisso di Pontassieve; ai cantieri trazione elettrica di Bologna e iniezioni legnami di Livorno				
TOTALE GENERALE al 30 giugno 1925	SITUAZIONE al 30 giugno 1924	DIFFERENZE	Stabile ed in prova	Avventizio	TOTALE GENERALE al 30 giugno 1925	SITUAZIONE al 30 giugno 1924	DIFFERENZE
5.271	5.075	+ 196	203	4	207	881	— 674
8.372	8.141	+ 231	37	—	37	33	+ 4
13.643	13.216	+ 427	240	4	244	914	— 670
2.085	1.861	+ 224	25	—	25	143	— 118
47	44	+ 3	—	—	—	—	—
55.715	54.946	+ 769	—	—	—	—	—
18.321	17.603	+ 718	—	—	—	—	—
114	106	+ 8	—	—	—	—	—
8.532	11.110	+ 2.578	—	—	—	—	—
14.221	11.440	+ 2.781	—	—	—	—	—
10.797	9.703	+ 1.094	—	—	—	—	—
8.803	8.924	— 121	—	—	—	—	—
3.514	3.797	— 283	—	—	—	—	—
2.138	1.954	+ 184	—	—	—	—	—
183	132	+ 51	—	—	—	—	—
32.383	32.647	— 264	340	600	940	388	+ 552
1.723	1.659	+ 64	111	1	112	107	+ 5
—	—	—	241	3	244	237	+ 7
—	—	—	406	199	605	623	— 18
20	20	—	—	—	—	769	— 769
1.052	1.125	— 73	—	—	—	—	—
734	666	+ 68	—	—	—	—	—
158.247	155.882	+ 2.365	1.098	803	1.901	2.124	— 223
173.975	170.959	+ 3.016	1.363	807	2.170	3.181	— 1.011
173.975	170.959	+ 3.016	N. B. — Nella presente situazione non sono compresi: a) agenti in aspettativa ed assenti perchè in servizio militare. N. 249 b) distaccati presso il Provveditorato del porto di Venezia 67				
2.170	3.181	— 1.011					
408	—	+ 408					
176.553	174.140	+ 2.413					

Potenzialità delle stazioni al 30 giugno 1905 ed al 30 giugno 1925.

COMPARTIMENTI E DELEGAZIONI	Fronti di magazzino e tettoie		Fronti di piani scaricatori scoperti		Fronti di binario per carico e scarico diretto		Binari per deposito veicoli		Binari di manovra		Aree coperte per deposito		Aree scoperte per deposito	
	Capacità in numero di carri										Metri quadrati			
	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1925	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1925	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1925	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1925	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1925	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1925	Al 30 giugno 1905	Al 30 giugno 1925
Torino	475	762	1.151	1.716	3.568	6.808	9.565	17.445	14.571	23.100	34.547	49.032	84.384	134.507
Milano	500	954	674	1.349	3.408	8.639	17.620	33.481	1.080	11.187	33.300	86.765	52.507	114.806
Venezia	484	982	616	1.670	2.343	9.132	8.648	24.285	6.080	27.143	126.600	181.886	54.436	341.175
Genova	469	785	604	758	6.381	13.161	9.414	14.820	4.847	9.228	55.487	103.889	27.870	74.901
Bologna	1.073	1.256	1.153	1.449	2.952	6.055	10.307	18.246	9.401	18.152	66.884	78.957	108.866	145.207
Firenze	1.146	1.360	1.038	1.490	1.800	6.703	4.857	16.108	7.638	14.976	34.531	54.778	106.063	136.725
Ancona	256	339	572	768	1.260	3.055	1.919	5.145	10.091	15.899	15.574	24.128	45.693	60.345
Roma	355	439	863	1.159	1.529	2.664	3.387	9.350	11.973	14.750	35.211	44.742	82.940	101.718
Napoli	331	434	724	931	1.658	4.311	7.099	14.820	5.411	8.814	25.454	37.103	52.274	68.363
Bari	220	265	482	579	1.105	1.581	4.732	9.677	3.606	5.224	16.969	21.832	34.849	37.110
Reggio Calabria . . .	143	196	323	395	287	1.322	1.037	3.030	4.761	7.745	8.898	10.535	27.597	34.468
Palermo	210	425	436	626	624	3.129	1.344	4.777	2.314	6.156	12.671	26.507	5.440	44.949
Trento	—	348	—	833	—	1.103	—	2.223	—	2.891	—	2.460	—	9.700
Trieste	—	468	—	1.198	—	2.823	—	1.687	—	15.008	—	10.388	—	261.000
Cagliari	—	79	—	340	—	146	—	412	—	457	—	4.024	—	3.058
Totali . . .	5.662	9.092	8.636	15.261	26.915	70.632	79.929	175.506	81.773	180.730	466.126	737.026	682.919	1.595.554

Raddoppiamenti di binari attivati, in esecuzione od approvati nell'anno finanziario 1924-25.

LINEA	TRONCHI E LORO LUNGHEZZE	STATO DEL LAVORO al 30 giugno 1925
Montebelluna-Susegana	Stazione di Montebelluna-Bivio Feltrina dal km. 0+520 al km. 1+515 km. 0+993 Bivio Feltrina-Nervesa dal km. 1+694 al km. 14+693 » 13+026 Nervesa-Bivio Piave dal km. 14+763 al kilometro 18+006 » 3+243	Ultimato ed attivato il 1 marzo 1925 Attivato il 1 marzo 1925
Udine-Bivio Aurisina	Redipuglia-Ronchi Vermeigliano » 3+400	Ultimato ed attivato il 1 marzo 1925 Attivato il 22 agosto 1924
Genova-Spezia	Genovo-Riva Trigo » 46+906	In questo tratto di linea si è eseguito lo spostamento a monte della stazione di Sestri Levante e dei tratti limitrofi dei binari fra i km. 42+059 e 44+547; e la nuova linea a doppio binario si è attivata il 27 luglio 1924
	Moneglia-Framura » 7+333	In corso di esecuzione.
	Manarola-Rio Maggiore fra i km. 78+665,34 e 79+717,91 » 1+052	» »
Sampierdarena-Ventimiglia	Sampierdarena-Cornigliano (escluso) » 1+100 Cornigliano (escluso) Sestri Ponente (escluso) Variante di S. Lorenzo, fra le stazioni di S. Lorenzo al Mare e S. Stefano Riva Ligure, fra i km. 115+200 e 117+124 » 1+924	Lavori di terra e murari ultimati. Sospeso per mancanza di fondi. Ultimato, ma attivato a semplice binario.
	Variante di Capo Nero fra le stazioni di S Remo ed Ospedaletti Ligure con raddoppio del binario fra i km. 134+212 e 136+402 » 2+190	Id. c. s. il 2 ottobre 1924
	Bordighera-Ventimiglia fra i km. 143+170 e 147+022 » 3+852	Ultimato ed attivato il 5 giugno 1925
Grosseto-Pisa	Montepescali-Giuncarico » 6+785	Attivato il 10 novembre 1924
Chiusi-Firenze	Chiusi-Panicale fra i km. 164+556 e 176+950 » 12+394 Panicale-Terontola fra i km. 176+950 e 192+650 » 15+700 Terontola-Cortona km. 192+650 e 200+658 » 8+000 Incisa-Rignano fra i km. 280+348 e 285+307 » 4+900	Aperto all'esercizio il 3 febbraio 1925 In corso di esecuzione. » » Ultimata la sede per il 2° binario fra l'imbocco Firenze della galleria di S. Antonio e la stazione di Rignano. In corso di studio la deviazione della ferrovia fra la stazione di Incisa e l'imbocco Firenze della galleria S. Antonio
Ancona-Foggia	Ancona-P. Civitanova fra i km. 203+996,50 e 245+580 » 40+085 Porto Civitanova-S. Benedetto fra i km. 245+580 e 288+489 » 42+909 S. Benedetto-Porto d'Ascoli fra i (km. 288+489 e 294+550) » 6+061 S. Severo-Arpi dal km. 497+000 al km. 517+600 » 20+600 Arpi-Foggia fra i km. 517+600 e 524+560 » 6+960	In corso di esecuzione. » » Da eseguire l'armamento Id. c. s.
Cervaro-Napoli	Dalla stazione di Capua al km. 192+400 » 3+472	Da completare l'armamento per circa la metà del tronco Da eseguire l'armamento
Napoli-Potenza	Salerno-Battipaglia » 16+222	Costruita la sede stradale per tutto il tronco e buona parte dell'armamento

Consistenza del parco.

LOCOMOTIVE.

SPECIFICAZIONE DEL MATERIALE	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1924	ENTRATE in servizio durante l'esercizio 1924-25	USCITE di servizio	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1925	IN COSTRUZIONE			
					Rimanenza al 30 giugno 1924	Ordinate	Consegnate	Rimanenza al 30 giugno 1925
						durante l'esercizio 1924-25		
MATERIALE F. S.								
<i>A scartamento ordinario.</i>								
Locomotive a vapore	5.742	—	116	5.676	—	20	—	20
Automotrici a vapore	58	—	2	56 (a)	—	—	—	—
Locomotive elettriche	458	71	—	529	98	—	71	27
Automotrici elettriche	51	—	8 (b)	43	—	—	—	—
Gru automotrici a benzina	1	—	—	1	—	—	—	—
Locomotive a « nafta » per manovra	—	1	—	1	—	3	1	2
<i>A scartamento ridotto:</i>								
Locomotive a vapore } per la Sicilia	104	2 (c)	14 (f)	92	—	—	—	—
} per la Trieste-Parenzo	6	—	—	6	—	—	—	—
MATERIALE EX AUSTRIACO								
<i>A scartamento ordinario.</i>								
Locomotive a vapore	652	137 (d)	30	759	—	—	—	—
<i>A scartamento ridotto.</i>								
Locomotive a vapore	50	—	6 (e)	44	—	—	—	—
Automotrici, elettriche (a corrente continua)	14	—	—	14	—	—	—	—

(a) Più 1 in consegna al Servizio Lavori.
(b) Sono state trasformate in carrozze R A B C.
(c) Provengono dal riscatto della Palermo-Corleone-S. Carlo e non furono comprese nell'esercizio precedente perchè accantonate per la demolizione.
(d) Provengono dalla ripartizione del parco K. K. st. B.
(e) Sono passate alla Ferrovia Mori-Arco-Riva.
(f) Sono passate al Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio della direttissima Firenze-Bologna.

Veicoli a scartamento ordinario.

	Quantità in servizio al 30-6-1924	Entrati in servizio					Usciti di servizio			Quantità in servizio al 30-6-1925	
		pro- venienti dalla guerra	per nuove co- struzioni	forniti dalla gestione officine	per ri- scatto od acquisto da altre amm.	per variazioni giri inven- tari, ecc.	per alienazione		per variazioni giri inven- tari, ecc.		
							materiale F. S.	materiale proven. dalla guerra			
durante l'esercizio 1924-25											
Carrozze	in servizio pubblico	a 2 sale	280	—	—	—	24	460	20	24	4.467
		a 3 »	29	—	—	—	2	16	2	2	828
		a 4 »	117	—	1	—	(1) 73	11	—	65	4.760
	in servizio interno	a 2 sale	10	—	—	—	—	—	—	—	10
		a 3 »	5	—	1	—	—	—	—	—	6
Totale	10.144	426	—	2	—	99	487	22	91	10.071	
Postali	a 2 sale	116	—	—	—	—	6	—	—	110	
	a 3 »	3	—	—	—	—	—	—	—	3	
	a 4 »	64	—	—	—	—	—	—	—	64	
Totale	183	—	—	—	—	—	6	—	—	177	
Bagagliai	in servizio pubblico	a 2 sale	30	—	138	—	1	162	13	1	3.782
		a 3 »	3	—	—	—	—	13	—	—	71
		a 4 »	6	—	—	—	—	—	—	—	396
	in servizio interno	a 2 sale	51	—	—	—	—	21	—	—	30
		a 3 »	20	—	—	—	—	8	—	—	12
Totale	4.331	39	—	138	—	1	204	13	1	4.291	
Carri	in servizio pubblico	a 2 sale	—	—	2.015	—	832	4.314	590	873	150.512
		a 3 »	80	—	—	—	—	2	1	—	77
		a 4 »	1.901	—	—	—	—	1	7	—	1.955
	in servizio interno	a 2 sale	2.503	—	8	—	(2) 68	111	1	21	2.446
		a 3 »	82	—	—	—	—	4	—	—	78
a 4 »	150	—	—	—	—	4	—	1	145		
Totale	158.217	—	—	2.023	1	901	4.442	592	895	155.213	
Totale generale	172.875	465	—	2.163	1	1.001	5.139	627	987	169.752	

(1) Delle quali n. 8 provengono dalla trasformazione di altrettante automotrici elettriche; — (2) In questo quantitativo sono compresi 6 carri già segnalati come demoliti in precedenti esercizi ma che in seguito vennero invece riparati per uso dell'Officina di Torino.

	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1924	ENTRATI in servizio durante l'esercizio 1924-25	USCITI di servizio	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1925
	Carrozze	185	38	—
Bagagliai	22	7	—	29
Carri	1.274	122	176	1.220
Totale	(1) 1.481	(2) 167	(3) 176	1.472

(1) Sono compresi i veicoli provenienti dalla guerra — (2) N. 32 carrozze; 7 bagagliai; 82 carri provengono dal riscatto della linea Palermo-Corleone-S. Carlo.
(3) Questi carri sono passati al ministero dei Lavori Pubblici.

Materiale galleggiante al 30 giugno 1925.

PIROSCAFI PER IL SERVIZIO POSTALE DELLE ISOLE DI SICILIA, SARDEGNA E MADDALENA

Nome	Stazza		Ditta e luogo di costruzione	Anno di entrata in servizio	Lunghezza		Larghezza		Immer- sione		Dislocamento tonnellate	Apparato motore numero e specie dei motori	Potenza massima HP	Numero delle eliche	Velocità in nodi	Caldaie	
	lorda	netta			massima	tra le Pp.	fuori ossatura massima	AV	AD	tipo						quantità	
Città di Catania . .	3.262,72	1.200,02	Ansaldo, Armstrong e C. - Sestri P.	1910	110,80	105,53	12,77	12,80	5,10	5,10	3500	3 turbine Parsons Compound	12500 asse	3	20	Cil. a sempl. fronte tir. Howden	10
» » Siracusa . .	3.497,00	1.024,00	Odero e C. - Genova (Foce)	1910	110,80	105,53	12,77	12,80	5,10	5,10	3500	2 a tripl. esp. con 4 cilindri	12500 ind.	2	20	»	10
» » Cagliari . .	2.160,67	944,98	Cant. nav. riun. - Ancona	1910	86,53	82,00	11,20	11,23	4,92	4,92	2420	2 a tripl. esp.	3800 ind.	2	15	Cilindr. a sempl. fronte	4
» » Bengasi . .	2.813,45	1.522,93	Cant. nav. riun. - Ancona	1917	96,52	—	12,65	—	5,42	5,42	—	»	3200 ind.	2	15,4	»	4
Terranova	462,00	208,00	Inglis - Glasgow	1910	50,00	47,02	8,08	8,11	3,00	3,00	530	1 a tripl. esp.	550 ind.	1	12	»	2
Maddalena	519,61	218,90	Soc. eserc. bacini - Genova	1910	50,00	47,02	8,08	8,11	3,00	3,00	530	»	550 ind.	1	12	»	2

FERRY-BOATS PER IL SERVIZIO DELLO STRETTO DI MESSINA

Scilla	949,84	329,36	R° cant. - Castel- lamare di Stabia	1922	82,80	77,62	10,50	15,40	2,8	2,8	1262	2 a tripl. esp.	1820	2	15	Caldaie Yarrou a tubi d'acqua	4
Villa	932,47	280,74	Orlando - Livorno	1910	82,80	77,625	10,30	10,332 in cop. 15,40	2,80	2,80	1262	2 a tripl. esp.	1400 ind.	2	15	Cilindr. a sempl. fronte	4
Reggio	998,84	279,25	Pattison - Napoli	1910	82,80	77,625	10,30	10,332 in cop. 15,40	2,80	2,80	1262	»	1400 ind.	2	15	»	4
Sicilia	431,25	142,19	Cant. nav. riun. - Palermo	1905	57,50	53,05	8,50	8,54 in cop. 15,40	2,50	2,50	661	»	980 ind.	»	12	»	2
Calabria	446,38	182,19	Cant. liguri-anco- netani - Ancona	1905	56,16	52,38	8,50	8,54 in cop. 15,40	2,50	2,50	661	»	980 ind.	»	12	Cilindr. a sempl. fronte	2
Messina (3 binari) .	1.342,68	507,48	R. Arsenal - Ta- ranto	1924	93,90	91,80	11,85	15,40	3,25	3,25	2208	2 motori Diesel a 4 tempi	1300 eliche	2	13	—	—

PIROSCAFI DA CARICO

Adriatico	5.239,85	3.362,12	Cant. nav. riun. - Ancona	1912 F.S.	116,30	111,02	—	15,39	8,10	8,10	Port. 8200	1 a tripl. esp.	2200 ind.	1	10	Cil. a semp. fronte tir. Howden	2
---------------------	----------	----------	------------------------------	--------------	--------	--------	---	-------	------	------	---------------	-----------------	--------------	---	----	---------------------------------	---

TIPO DEI VEICOLI	QUANTITÀ DEI VEICOLI al 30 giugno 1925			VEICOLI ADIBITI		VEICOLI			QUANTITÀ complessiva delle sale	
	con freno a mano	senza freno a mano	in totale	al servizio interno dell'ammi- nistratozione	al traffico	a 2 sale	a 3 sale	a 4 sale		
Carrozze	speciali	44	4	48	—	48	4	7	37	177
	di 1 ^a classe	536	118	654	—	654	135	122	397	2.224
	di 2 ^a »	1.359	260	1.619	—	1.619	477	262	880	5.260
	di 3 ^a »	4.397	961	5.358	—	5.358	3.008	97	2.253	15.310
	di 4 ^a »	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	miste	2.079	237	2.316	—	2.316	783	340	1.193	7.350
	cellulari	—	60	60	—	60	60	—	—	120
Totale delle carrozze . . .	8.415	1.640	10.055	—	10.055	4.467	828	4.760	30.450	
Postali	161	16	177	—	177	110	3	64	480	
Bagagliai	4.291	—	4.291	42	4.249	3.812	83	396	9.450	
Carrì coperti	serie F	24.881	21.915	46.796	2	46.794	46.779	—	17	93.620
	» G	2.107	10.436	12.543	9	12.534	12.543	—	—	25.080
	» H	1.674	1.768	3.442	12	3.430	3.441	—	1	6.880
Carrì scoperti	35.143	55.136	90.279	1.492	88.787	88.153	57	2.069	184.750	
Carrì serbatoi	1.145	376	1.521	508	1.013	1.470	50	1	3.090	
Totale dei carrì	64.950	89.631	154.581	2.023	152.558	152.386	107	2.088	313.440	
Veicoli speciali	Carrozze	16	—	16	16	—	10	6	—	380
	Carrì coperti	281	6	287	287	—	278	—	9	590
	» scoperti	19	211	230	230	—	206	21	3	480
	» serbatoi	—	3	3	3	—	3	—	—	60
	» gru	—	112	112	112	—	85	27	—	250
Totale dei veicoli speciali . . .	316	332	648	648	—	582	54	12	1.370	
Totale generale	78.133	91.619	169.752	2.713	167.039	161.357	1.075	7.320	355.210	

(1) N. 643 carrì F I, e trattasi di impianto speciale senza casse per accumulatori.

(2) N. 40 carrì scuderia non hanno portata.

(3) N. 2 carrì P che non hanno portata.

NB. Sono compresi i veicoli provenienti dalla guerra.

Parlamento normale al 30 giugno 1925.

ALLEGATO N. 6.

VEICOLI MUNITI DI							POSTI per viaggiatori in complesso	PORTATA COMPLESSIVA — Tonnellate
apparecchi completi pel R. V.	sola condotta pel R. V.	apparecchi completi pel freno W.	sola condotta pel freno W.	apparecchi completi per freno a vuoto	sola condotta per freno a vuoto	illumina- zione elettrica		
48	—	47	1	25	—	48	1.061	—
628	16	634	6	15	4	645	22.456	—
1.511	44	1.465	60	79	6	1.480	81.847	—
4.255	407	3.935	266	719	64	4.376	332.394	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.149	18	1.924	62	531	24	2.013	103.484	—
60	—	60	—	—	—	60	—	—
8.651	485	8.065	395	1.369	98	8.622	541.242	—
177	—	141	9	36	1	158	—	—
3.476	191	3.505	18	227	47	3.257	—	—
199	23.623	13.347	10.473	124	662	(1) 646	—	761.613
20	779	684	308	12	106	—	—	(2) 178.336
—	2.584	2.344	401	7	35	—	—	51.783
—	—	36	468	—	—	—	—	(3) 1.730.411
—	50	52	155	—	1	—	—	21.324
219	27.036	16.463	11.805	143	804	646	—	2.743.467
12	3	15	1	1	—	8	—	—
7	244	224	28	—	1	26	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	247	239	29	1	1	34	—	—
12.542	27.959	28.413	12.256	1.776	951	12.717	541.242	2.743.467

**Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento ordinario F. S.
ed al loro apparecchi speciali.**

Confronto delle situazioni al 30 giugno del 1905, del 1924 e del 1925.

D A T I	Situazione	Situazione	Variazioni % al 30 giugno 1924 rispetto al 30 giugno 1905	Situazione	Variazioni % al 30 giugno 1925 rispetto		
	al 30 giugno 1905	al 30 giugno 1924		al 30 giugno 1925	al 30 giugno 1924	al 30 giugno 1905	
	Quantità di locomotive ed automotrici a vapore in dotazione	3.079	5.658	+ 83,8	6.483	+ 14,6	+ 111,1
Quantità di tender	2.691	4.072	+ 51,3	4.867	+ 19,5	+ 80,8	
Sale di macchine ed automotrici	} motricied accoppiate portanti totale	8.622	18.878	+ 119,0	21.918	+ 16,1	+ 150,4
		1.882	4.209	+ 123,5	4.503	+ 6,9	+ 139,2
		10.504	23.087	+ 119,7	26.421	+ 14,5	+ 150,3
Sale di tender	7.342	13.583	+ 85,0	15.478	+ 14,0	+ 110,6	
Sale di locomotive (macchine e tender)	17.846	36.670	+ 105,5	41.899	+ 14,3	+ 134,7	
Quantità media } motrici ed accoppiate di sale } accoppiate e portanti di mac- per locomotiva } chine di macchine e tender	2,80	3,34	—	3,37	—	—	
	3,41	4,08	—	4,07	—	—	
	5,80	6,48	—	6,46	—	—	
Quantità media di sale per tender	2,73	3,33	—	3,18	—	—	
Quantità di locomotive { a due cilindri a tre cilindri a quattro cilindri	3.042	5.004	+ 64,5	5.804	+ 16,0	+ 90,8	
	6	—	—	1	—	— 83,0	
	31	654	+ 2007,0	678	+ 3,7	+ 2.087,0	
Proporzione di locomotive a quattro cilindri sul totale . .	1,0 %	11,6 %	—	10,3 %	—	—	
Numero totale dei cilindri di locomotive	6.226	12.264	+ 102,7	14.323	+ 16,7	+ 128,8	
Locomotive a doppia espansione } quantità } proporzione sul totale	305	1.430	+ 369,0	1.791	+ 25,2	+ 487,0	
	9,9 %	25,3 %	—	27,6 %	—	—	
Locomotive a doppia espansione } quantità a vapore surriscaldato } proporzione sul totale	—	1.864	—	2.247	+ 20,5	—	
	0 %	33 %	—	34,7 %	—	—	
Locomotive a doppia espansione } quantità (*) ed a vapore surriscaldato } proporzione sul totale	—	154	—	271	+ 76,0	—	
	0 %	2,7 %	—	4,2 %	—	—	
Locomotive con caldaia a pres- } quantità sione maggiore di 12 kg. cm ² } proporzione sul totale	266	1.308	+ 392,0	1.962	+ 50,0	+ 637,0	
	8,6 %	23,1 %	—	30,3 %	—	—	
Locomotive con freno Westinghouse } solo automatico } automatico e moderabile } complessivamente	539	414	— 23,2	454	+ 9,6	— 15,7	
	617	4.267	+ 592,0	4.309	+ 0,98	+ 598,3	
	1.156	4.681	+ 304,6	4.763	+ 1,75	+ 312,0	
Locomotive con freno a vuoto	—	—	—	392	—	—	
Proporzione di locomotive con freno Westinghouse ed a vuoto sul totale	37,5 %	82,8 %	—	79,5 %	—	—	
Locomotive con riscaldamento a vapore } quantità } proporzione sul totale	957	4.678	+ 389,0	5.491	+ 26,9	+ 520,7	
	31,1 %	82,7 %	—	84,7 %	—	—	
Locomotive con tachimetro } quantità } proporzione sul totale	488	1.858	+ 281,0	2.151	+ 15,8	+ 341,0	
	15,7 %	32,9 %	—	33,2 %	—	—	
Locomotive con lancia-sabbia meccanico } quantità } proporzione sul totale	341	3.860	+ 1030,0	3.940	+ 2,07	+ 1.055,0	
	11,1 %	68,2 %	—	60,8 %	—	—	
Locomotive con ungitori centrali } quantità } proporzione sul totale	1.843	5.403	+ 193,0	6.147	+ 13,7	+ 315,0	
	59,9 %	95,6 %	—	94,8 %	—	—	
Superficie totale . { di griglia m ² } di riscaldamento (**)	5.824	14.538	+ 149,0	15.291	+ 15,2	+ 162,3	
	356.467	764.458	+ 114,3	995.195	+ 31,1	+ 179,0	
Peso a vuoto totale delle macchine tonn.	112.767	272.035	+ 141,3	316.658	+ 16,4	+ 177,5	
» » medio per macchina »	36,6	48,1	—	48,8	—	—	
» » totale dei tender »	37.007	63.948	+ 72,8	79.370	+ 24,1	+ 114,2	
» » medio per tender »	13,7	15,7	—	16,3	—	—	
» » totale delle locomotive »	149.774	335.983	+ 124,3	396.028	+ 18,0	+ 166,4	
» » medio per locomotiva »	48,8	59,4	—	61,1	—	—	
Peso in servizio totale delle macchine (***) »	128.500	312.500	+ 143,0	361.914	+ 15,8	+ 181,5	
» » medio per macchina (***) »	41,8	55,2	—	55,8	—	—	
» » totale dei tender (***) »	81.500	142.500	+ 74,8	176.148	+ 23,6	+ 116,0	
» » medio per tender (***) »	30,0	35,0	—	36,2	—	—	
» » totale delle locomotive (***) »	210.000	455.000	+ 117,0	538.062	+ 18,3	+ 156,0	
» » medio per locomotiva (***) »	68,2	80,5	—	83,0	—	—	
Potenza complessiva delle locomotive (****) HP	1.466.214	4.064.832	+ 177,0	4.610.900	+ 13,4	+ 214,4	
» media per locomotiva (****) »	476	718	+ 50,4	711	— 9,7	+ 49,4	
» massima per locomotiva (****) »	950	1.600	—	1.600	—	—	

(*) Già compresa fra le locomotive a doppia espansione e fra quelle a vapore surriscaldato.

(**) Superficie in contatto col gas caldi, compresa la superficie di surriscaldamento per le locomotive a vapore surriscaldato.

(***) Con le scorte al completo.

(****) In condizioni di lavoro normale continuato.

N.B. — In questo prospetto sono state comprese per la prima volta le locomotive ex austriache ed ex tedesche essendone stata regolata la posizione. A questa sola causa quindi è dovuto l'incremento del parco, non essendo entrate in servizio unità F. S. di nuova costruzione.

**Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici elettriche a scartamento ordinario F. S.
ed ai loro apparecchi speciali.**

D A T I	SITUAZIONE al 30 giugno 1924	SITUAZIONE al 30 giugno 1925	VARIAZIONI % al 30 giugno 1925 rispetto al 30 giugno 1924	
Quantità di locomotive e automotrici in dotazione	509	572	12,4	
Locomotive e automotrici a corrente continua (tensione 650 volt) .	53	48	9,4	
Locomotive ad accumulatori per manovre	1	1	—	
Locomotive e automotrici a corrente alternata trifasica (tensione 3600 volt)	455	523	14,9	
Assi di locomotive e automotrici	motori e accoppiati (1)	2.262	2.547	12,6
	portanti (1)	298	354	18,8
	totale	2.560	2.901	13,3
Quantità media assi per locomotive e automotrici	motori e accoppiati	4,43	4,45	0,5
	portanti	0,59	0,62	5,1
	totale	5,02	5,07	1 —
Quantità di locomotive e automotrici	a due motori	470	538	14,5
	a quattro motori	39	31	20,5
	a sei motori	—	3	—
Numero totale motori locomotive e automotrici	1.096	1.218	11,1	
Locomotive e automotrici con freno Westinghouse	509	572	12,4	
Locomotive e automotrici con tachimetro	70	85	7 —	
Locomotive e automotrici con lancia sabbia meccanico	456	527	15,6	
Peso totale locomotive e automotrici (a vuoto) tonn.	33.537	38.444	14,6	
Peso medio locomotive e automotrici »	65,7	67,2	2,3	
Potenza oraria complessiva ai motori delle locomotive e automotrici kw.	809.190	962.220	18,9	
Potenza media oraria ai motori »	1.588	1.682	5,9	
Potenza massima unitaria »	2.000	2.000	—	

(1) Le 10 automotrici trifasiche gruppi E-1 ed E-2 sono considerate come macchine a 4 assi motori ciascuna. In effetti possono averne 4 o 2 secondo la velocità.

Costruzione di nuove locomotive presso l'industria privata.

DITTA	Ordinazioni			Quantità in rimanenza al 30 giugno 1924	Scadenza delle consegne		Unità		
	Data	Quantità	Gruppo		mese	anno	consegnate nell'esercizio 1924-25	in rimanenza al 30 giugno 1925	
<i>Ordinazioni F. S.</i>									
<i>Locomotive a vapore.</i>									
Officine meccaniche - Milano	18- 5-1925	10	686	—	Luglio	1926	—	10	
Officine meccaniche italiane - Reggio Emilia	18- 5-1925	10	685	—	Luglio	1926	—	10	
TOTALI . . .							—	20	
<i>Locomotive a nafta (1).</i>									
Motorenfabrick Oberursel A. G. Colonia	26- 9-1924	1	C. 802	—	Gennaio	1925	1	—	
Ansaldo e C. - Genova	19- 5-1925	1	C. 800	—	Novembre	1925	—	1	
» » »	19- 5-1925	1	C. 801	—	Novembre	1925	—	1	
TOTALI . . .							1	2	
(1) Per manovra nelle stazioni.									
<i>Locomotive elettriche.</i>									
Officine di Savigliano - Torino . .	4-10-1922	4	E. 551	1	Giugno	1924	1	—	
Officine meccaniche - Milano	24-11-1921	15	E. 551	2	Dicembre	1923	2	—	
» » »	4-10-1922	14	E. 551	7	Novembre	1924	7	—	
Ernesto Breda - Milano	12- 6-1922	10	F. 472	10	1 Gennaio	1925	1	9	
» » »	4-10-1922	17	E. 551	4	9 Novembre Giugno		1924	4	—
Ing. N. Romeo - Milano	12- 6-1922	10	E. 471	10	Settembre	1925	—	10	
» » »	4-10-1922	10	E. 333	9	Dicembre	1924	9	—	
Tecnomasio italiano Brown Boveri - Milano	12- 6-1922	4	E. 470	4	1 Febbraio	1925	2	2	
» » »	12- 6-1922	4	E. 570	4	3 Giugno		1925	—	4
» » »	4-10-1922	12	E. 431	12	1 Maggio 3 Agosto Gennaio		1925	12	—
G. Ansaldo e C. - Genova	24-11-1921	10	E. 551	6	Settembre	1924	6	—	
» » »	4-10-1922	13	E. 551	13	Marzo	1925	13	—	
Officine Meccaniche italiane - Reggio Emilia	4-10-1922	12	E. 551	3	Novembre	1924	3	—	
Vicher - Terni-Roma	8-10-1922	4	E. 551	4	Novembre	1924	4	—	
Officine meccaniche e navali - Napoli	4-10-1922	12	E. 333	4	Giugno	1924	4	—	
TOTALI . . .				93			68	25	
<i>Ordinazioni F. S. in conto Gestione Officine.</i>									
<i>Locomotive a vapore.</i>									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<i>Locomotive elettriche.</i>									
Officine meccaniche italiane - Reggio Emilia	7- 4-1924	5	E. 620 (1)	5	Dicembre	1924	3	2	
TOTALI . . .				5			3	2	
(1) La sola parte meccanica. — L'equipaggiamento elettrico verrà applicato dalle officine F. S. utilizzando quello delle automotrici gr. E. 10.									

Costruzione di nuovi veicoli presso l'industria privata.

TIPO	QUANTITÀ DEI VEICOLI				
	rimasti in costruzione al 30 giugno 1924	ordinati nel 1924-25	totale in costruzione	consegnati al 30 giugno 1925	rimasti in costruzione al 30 giugno 1925
Ordinazioni F. S.					
Carrozze a scartamento	30	300	330	—	330
Carri normale	—	4.605	4.605	—	4.605
Carri a scartamento ridotto	40	1	41	40	1
Totale . . .	70	4.906	4.976	40 (1)	4.936
Ordinazioni F. S. in conto gestione officine					
Carrozze	2	7	9	2	7
Bagagliai	151	—	151	138	13
Carri	2.157	2.287 (2)	4.444	2.023	2.421
Totale . . .	2.310	2.294	4.604	2.163	2.441
Totale complessivo . . .	2.380	7.200	9.580	2.203	7.377

(1) Sono state inoltre consegnate 74 carrozze postali (le 4 rimaste in costruzione al 30 giugno 1924 delle ordinate nel 1922-23 e 69 delle 115 ordinate nel 1923-24) per conto della Direzione Generale dei servizi postali e gli 11 carri a scartamento ridotto per conto del Ministero delle Colonie ordinati nel 1923-24.

(2) Dei quali 2.250 da ricostruire da carri I, con telajo misto e 3 con materiali di risulta dei veicoli « Bottino di guerra ».

Locomotive ed automotrici riparate nelle officine delle F. S. e nelle officine private.

	ESERCIZIO 1923-24						ESERCIZIO 1924-25					
	Quantità di locomotive riparate						Quantità di locomotive riparate					
	per riparazione						per riparazione					
	radicale	grande	media ordinaria	piccola	media deposito	Totale	radicale	grande	media ordinaria	piccola	media deposito	Totale
<i>Officine dello Stato:</i>												
Torino	24	118	6	14	—	162	34	87	3	8	3	135
Verona	25	94	2	—	—	121	22	70	2	9	3	112
Firenze	19	44	—	5	—	68	14	35	9	2	—	6
Siena	7	41	3	—	—	51	4	41	1	2	1	49
Rimini	15	60	2	1	—	87	17	48	4	5	2	76
Pietrarsa	27	74	3	2	—	106	34	51	5	10	1	101
Taranto	1	28	—	—	—	29	10	18	3	2	—	33
Palermo	5	31	9	6	—	51	9	22	2	13	—	46
Messina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poligno	3	13	—	2	—	18	11	32	2	1	—	46
Cagliari	1	7	2	3	—	13	4	12	—	1	—	17
TOTALI	127	549	27	33	—	736	150	422	31	53	10	675
<i>Officine private:</i>												
Officine meccaniche - Milano	62	28	—	—	—	90	34	41	—	—	—	75
E. Breda - Milano	70	30	—	—	—	100	45	31	—	—	—	76
Ing. N. Romeo - Saronno	13	79	—	—	—	92	30	54	—	—	—	84
Officine mecc. it. - Reggio Emilia	7	64	—	—	—	71	12	37	—	—	—	49
Officine meccaniche navali - Napoli	12	7	—	—	—	49	22	25	—	2	—	49
Ansaldo - Sampierdarena	8	50	—	—	—	58	26	32	—	—	—	58
S. A. Armstrong - Pozzuoli	4	23	—	—	—	27	4	19	—	—	—	23
S. A. « Terni » di Terni	15	34	—	—	—	49	19	29	—	—	—	48
S. A. « Terni » di Spezia	7	5	—	—	—	12	3	9	—	—	—	12
Tosi - Legnano	1	15	—	—	—	16	1	7	—	—	—	8
Officine mecc. della Stanga - Padova	—	9	—	—	—	9	4	9	—	—	—	13
Cantieri del Carnaro - Fiume	1	7	—	—	—	8	4	1	—	—	—	5
Cantieri navali riuniti - Palermo	—	14	—	—	—	14	6	20	—	—	—	26
Officine meccaniche e metalli - Tortona	—	—	—	—	—	—	5	8	—	—	—	13
Cantiere Triestino - Monfalcone	1	1	—	—	—	2	8	7	—	—	—	15
A. Iaudicina - Palermo	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Warchalowski - Vienna	48	15	—	—	—	63	23	11	—	—	—	34
J. A. Maffei - Monaco	7	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—
Krauss - Monaco	1	—	—	—	—	1	6	—	—	—	—	6
Maschinenbau Karlsruhe	26	1	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—
Società nazionale officine di Savigliano	—	—	—	—	—	—	(1)	1	—	—	—	(1) 1
Tecnomasio Brown-Boveri - Vado	—	—	—	—	—	—	(1)	1	—	—	—	(1) 1
TOTALI	313	382	—	—	—	695	254	(2) 342	—	2	—	(2) 598

(1) Elettrica. — (2) Di cui 2 elettriche.

Locomotive ed automotrici a vapore riparate nei depositi delle F. S. negli esercizi 1923-24 e 1924-25.

ESERCIZIO 1923-24			ESERCIZIO 1924-25		
Quantità locomotive riparate per			Quantità locomotive riparate per		
Piccola	Media	Totale	Piccola	Media	Totale
2220	1800	4038	2191	1635	3826

Locomotive ed automotrici elettriche riparate nei depositi delle F. S. negli esercizi 1923-24 e 1924-25.

ESERCIZIO 1923-24			ESERCIZIO 1924-25		
Quantità locomotive e automotrici elettriche riparate per			Quantità locomotive e automotrici elettriche riparate per		
Generale	Speciale e piccola	Totale	Generale	Speciale e piccola	Totale
104	1478	1672	173	1383	1556

Veicoli riparati nelle officine F. S., nelle officine private e nelle squadre di rialzo negli esercizi 1923-24 e 1924-25.

	Officine F. S.				Officine private				Squadre di rialzo			
	Grande riparazione	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale	Grande riparazione	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale	
Esercizio 1923-24	Carrozze	1.033	1.986	2.580	5.599	1.066	328	246	1.640	545	89.159	89.704
	Bagagliai	321	537	772	1.630	692	319	54	1.065	138	22.433	22.571
	Carrì	2.014	1.698	8.193	11.905	16.343	13.074	3.270	32.687	6.168	454.951	461.119
Totali	3.368	4.221	11.545	19.134	18.101	13.721	3.570	35.392	6.851	566.543	(1) 573.394	
Esercizio 1924-25	Carrozze	921	1.708	2.919	5.548	959	564	109	1.602	646	79.367	80.013
	Bagagliai	277	575	546	1.398	416	314	99	829	158	21.754	21.912
	Carrì	1.597	1.118	4.558	7.273	14.141	11.745	4.032	29.918	6.011	478.591	484.602
Totali	2.795	3.401	8.023	14.219	15.516	12.623	4.300	32.439	6.815	579.712	(2) 586.527	

(1) Non compresi 664.402 veicoli riparati per piccola corrente manutenzione senza essere tolti dal servizio.

(2) 622.437

Materiale rotabile a scartamento ordinario atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1924 ed al 30 giugno 1925.

A. — Locomotive e automotrici a vapore.

	al 30 giugno 1924				al 30 giugno 1925			
	a vapore		Totale		a vapore		Totale	
	loco- motive	auto- motrici	in com- plesso	% sulla consi- stenza	loco- motive	auto- motrici	in com- plesso	% sulla consi- stenza
<i>1. Atte al servizio:</i>								
nei depositi	3.230	47	3.277	50,5	3.590	52	3.642	56,3
} pel servizio ordinario dei treni	530	2	532	8,2	583	1	584	9,3
} " " straordinario dei treni	531	2	533	8,2	573	1	574	9,0
adibite ai treni-cantiere	—	6	6	—	—	—	—	—
} alle manovre d'officina	31	—	31	0,5	24	—	24	0,03
date a nolo	36	—	36	0,5	18	—	18	0,02
in collaudo	—	—	—	—	—	—	—	—
in consegna ad altri servizi	—	3	3	—	—	—	—	—
accantonate	711	—	711	11,0	246	—	246	3,8
Totale	5.069	60	5.129	78,9	5.034	54	5.088	78,4
<i>2. Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle officine dei depositi	490	1	491	7,5	530	2	532	8,2
in corso di demolizione nelle officine	48	1	49	0,8	90	—	90	1,4
in riparazione nelle officine F. S.	338	2	340	5,2	290	—	290	4,5
} " " " private	325	—	325	5,1	351	—	351	5,4
in attesa di entrare in riparazione	161	2	163	2,5	140	—	140	2,1
Totale	1.362	6	1.368	21,1	1.401	2	1.403	21,6
Consistenza complessiva (1)	6.431	66	6.497	100,0	6.435	56	6.491	100,0

(1) di cui 78 a Mestre in corso di visita e assegnazione.

B. — Locomotive e automotrici elettriche.

	al 30 giugno 1924				al 30 giugno 1925			
	elettriche		Totale		elettriche		Totale	
	loco- motive	auto- motrici	in com- plesso	% sulla consi- stenza	loco- motive	auto- motrici	in com- plesso	% sulla consi- stenza
<i>1. Atte al servizio:</i>								
nei depositi T. E.	176	13	189	37,0	246	11	257	45,0
} pel servizio ordinario dei treni	40	3	43	8,5	65	2	67	11,7
} " " straordinario dei treni	5	—	5	1,1	6	—	6	1,0
adibite ai treni-cantiere	55	24	79	15,5	34	23	57	10,0
} in collaudo	79	—	(1) 79	15,5	6	—	6	1,0
Totale	355	40	395	77,6	357	36	393	68,7
<i>2. Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle Officine dei depositi T. E.	67	4	71	14,0	79	1	80	14,0
in attesa di entrare in riparazione	21	—	21	4,1	56	1	57	10,0
in riparazione nelle officine private	—	—	—	—	26	—	26	4,5
in corso di modificazione assi motori o in trasformazione in carrozze rimorchio	15	7	22	4,3	11	5	16	2,8
Totale	103	11	114	22,4	172	7	179	31,3
Consistenza complessiva	458	51	509	100,0	529	43	572	100,0

(1) Di cui 30 erano utilizzate in turno regolare.

C. — Veicoli.

	al 30 giugno 1924					al 30 giugno 1925				
	Carrozze	Bagagliai e postali	Carri	Totale		Carrozze	Bagagliai e postali	Carri	Totale	
				in comples- so	% sulla consi- stenza				in comples- so	% sulla consi- stenza
1. <i>Atti al servizio</i>	6.606	3.515	144.208	154.410	80,6	6.450	3.349	142.740	152.551	86,9
2. <i>Fuori servizio</i>										
per riparazione .										
} nelle officine F. S.	1.403	445	1.589	3.497	2,0	1.614	572	1.313	3.499	2,0
} » » private	1.060	568	7.130	9.058	5,1	800	503	7.156	8.519	4,9
} » squadre rialzo	346	139	2.618	3.103	1,7	419	147	2.675	3.241	1,8
	2.809	1.152	11.637	15.658	8,8	2.833	1.282	11.144	15.259	8,7
in attesa d'invio .										
} alle officine	434	145	2.868	3.447	1,9	654	208	2.807	3.609	2,1
} » squadre rialzo	150	107	4.502	4.759	2,7	133	50	3.802	4.081	2,3
	584	252	7.370	8.206	4,6	787	264	6.609	7.750	4,4
Totale dei veicoli fuori servizio . .	3.453	1.404	19.007	23.864	13,4	3.620	1.546	17.813	23.009	13,1
Consistenza complessiva (1)	10.149	4.919	163.215	178.283	100,0	10.076	4.895	160.580	175.500	100,0

(1) Compreso il materiale proveniente dalla guerra ed i veicoli privati iscritti nel parco F. S.

BILANCIO GENERALE

al 30 giugno 1925

ATTIVO.

Linee e mezzi d'esercizio.

Linee	L.	8.315.720.057,48	
Materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio	»	4.500.037.323,96	
Fondo di dotazione di magazzino	»	590.450.822,02	
			L. 13.415.808.203,46
Integrazione e deficiente manutenzione	»		10.142.805,52
Spese straordinarie, di primo impianto e avviamento (comprese le perdite di emissione dei titoli ferroviari emessi dopo il 1° luglio 1905)	»		72.741.208,78
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	»		18.011.347,50
id. di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	»		3.114.220,55
			L. 12.520.120.786,40

Case per i ferrovieri.

Spese per acquisto e costruzione di case	»		95.434.207,80
--	---	--	---------------

Gestioni speciali.

Fondo pensioni	L.	931.437.491,51	
id. lasciti	»	100.111,80	
id. garanzia per cessioni stipendi e salari	»	12.420.484,20	
id. mutui al personale	»	100.301.098,13	
id. opera di previdenza	»	35.003.501,03	
id. riserva della gestione case per i ferrovieri	»	831.180,70	
id. mutui cooperative case	»	111.217.351,95	
id. mutui cooperative edili-ferroviarie, fornito dalla cassa depositi e prestiti	»	230.821.308,51	
id. attività dell'amministrazione investito in mutui alle cooperative edili ferroviarie	»	17.837.241,00	
Depositi di terzi	»	571.131,15	
			L. 1.503.912.914,77

Casse e banche.

Fondo nelle casse	L.	138.773.077,62	
id. di scorta	»	280.080,85	
id. presso tesoreria	»	431.125.508,08	
			L. 573.188.000,45

Debitori.

Operazioni in corso	L.	20.087.473,55	
Debitori diversi	»	212.303.491,74	
Anticipazioni fatte dall'amministrazione alle cooperative edili-ferroviarie con attività diverse	»	17.001.521,75	
Residui attivi	»	2.481.508.803,23	
Tesoro - Fondi di riserva depositati (spese imprevedute)	»	28.151.080,51	
			L. 2.778.120.270,78

Liquidazione generale.

Tesoro.

<i>Oneri di spettanza del tesoro:</i>			
Penalità restituite per conto del tesoro	L.	1.370.241,50	
Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi d'interesse generale	»	35.500.000,00	
Onere trasporto servizi postali	»	90.000.000,00	
Insufficienza delle entrate della navigazione colle isole	»	10.805.030,93	
Insufficienza delle entrate delle ferrovie secondarie sicule	»	21.102.907,00	
		38.208.007,53	
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale	»	4.307.003,38	
Quota di spese per acquisto e costruzione di case per ferrovieri	»	977.704,23	
Interessi ed ammortamento dei capitali forniti dal tesoro (L. 4.037.055.885,08) per le liquidazioni delle cessate amministrazioni e per aumenti patrimoniali dopo il 1° luglio 1905 (a)	»	231.010.875,93	
			L. 401.831.412,30

Totale generale L. 18.936.617.678,35

(a) Dedotte lire 1.278.781,39 e lire 2.236.132,58 comprese rispettivamente nella insufficienza delle entrate della navigazione e delle ferrovie secondarie sicule.

L 30 GIUGNO 1925.

PASSIVO.**Capitale.**

Enti patrimoniali (dineo) avuti in consegna	L.	6.728.004.000,44
	Con sovvenzione del tesoro	Con ricavi, compensi, rimborsi e altri mezzi dell'esercizio
Enti patrimoniali acquistati dalle cessate società (comprese le lire di accesso al Sempione)	L.	495.732.004,15
Aumenti patrimoniali effettuati durante l'esercizio di Stato	»	1.034.399.034,29
Spese straordinarie e di primo impianto, comprese le per- dite (L. 21.080.038,00) sui titoli ferroviari emessi dopo il 1° luglio 1905	»	70.023.407,63
	L.	5.200.155.706,07
		750.882.410,74
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	»	18.011.347,88
id. di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	»	3.114.220,55
CAPITALE INVESTITO NELL'AZIENDA FERROVIARIA.	L.	12.709.828.681,68
Differenza fra il valore inventariale e il capitale investito nell'acquisto del materiale rotabile, gal- leggiante e di esercizio	»	810.202.104,51
	L.	13.520.120.786,19
Capitale (cassa per i ferrovieri).		
Mutui del fondo pensioni da ammortizzare	L.	91.885.770,45
id. id. ammortizzati	»	3.114.220,55
Somme anticipate dall'amministrazione	»	134.297,80
	L.	95.434.297,80
Gestioni speciali	»	1.593.912.944,77
Fondi di riserva.		
Riserva ordinaria	L.	28.804.047,50
Fondo rinnovamento degli armamenti	»	24.455.884,82
id. di riserva per i rischi di mare	»	12.447.047,94
id. id. per le spese complementari delle ferrovie secondarie sicule (b)	»	1.237.793,87
id. di assicurazione per i rischi di mare per trasporti riguardanti la gestione di magazzino	»	3.284.858,15
id. rinnovamento galleggianti	»	13.101.727,33
	L.	83.391.359,91
Creditori.		
Creditori diversi	»	884.628.015,21
Residui passivi (c)	»	2.202.504.823,58
	L.	3.087.132.838,79
Liquidazione generale.		
Tesoro.		
Oneri di spartenza del tesoro	L.	165.147.830,12
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale	»	4.397.993,38
Quota di ammortamento spese per acquisto e costruzione di case per ferrovieri	»	977.794,23
Annualità versata al tesoro per interessi ed ammortamento di capitali (come di contro)	»	231.610.875,93
Avanzo della gestione	»	175.701.038,53
	L.	577.625.450,80
Totale generale	L.	18.036.617.678,35

(b) Di cui lire 301.598,36 residui e lire 846.195,51 accantonate nel conto debitori e creditori diversi (cassa depositi e prestiti).

(c) I residui passivi sono effettivamente di lire 2.416.657.130,01, la differenza di lire 214.152.316,03 è stata assegnata per lire 24.457.884,82 al fondo « rinnovamento degli armamenti », per lire 301.598,36 al fondo di riserva per le spese complementari delle « ferrovie secondarie sicule », per lire 13.513.794,32 al fondo di riserva ordinario, e per lire 175.701.038,53 l'avanzo della gestione quale figura nella « liquidazione generale ».

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, »
	<hr/> 4.705.040.884, »
Linee aggregate:	
a scartamento normale (a)	L. 958.176.117, »
» ridotto (b)	» 107.147.622, »
	<hr/> 1.125.323.739, »
Linee di accesso al Sempione	L. 45.725.000, »
Lavori e compensi vari pagati alle società	» 47.108.692,32
» complementari alle linee in esercizio	» 2.272.034.216,30
» patrimoniali eseguiti sulle linee della Venezia Giulia e Trentina »	» 55.431.398,93
» eseguiti in dipendenza della guerra	» 65.056.126,93
	<hr/> L. 8.315.720.057,48
Materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio:	
rotabile	L. 4.213.957.035,55
galleggiante	» 32.004.600,45
d'esercizio (c)	» 254.075.687,06
	<hr/> L. 4.500.637.323,06
Fondo di dotazione di magazzino	L. 599.450.822,02
Integrazione e deficiente manutenzione.	» 19.142.805,52
Spese straordinarie di primo impianto e avviamento	» 72.144.208,78
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	» 18.911.347,88
Ammortamento spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	» 3.144.220,55
	<hr/>
	Totale L. 13.529.120.786,19
	<hr/>

(a) Aumenta di lire 383.730.507 di cui lire 16.000.000 valore del tronco Legnago-Cologna Veneta e lire 367.730.507 valore delle linee della Venezia Giulia e Trentina.

(b) Aumenta di lire 41.627.000, di cui lire 3.000.000 valore del tronco Bivona Alessandria della Rocca e lire 38.627.000 valore delle linee della Venezia Giulia e Trentina.

(c) Compresa lire 756.295,15 importo del materiale d'esercizio in dotazione ai magazzini generali di Fiume.

« linee e mezzi di esercizio » e « capitale ».

Passività — Capitale.**Enti patrimoniali (linee) avuti in consegna.**

Linee esercitate dalle cessate società						L. 4.705.040.884, »
Linee aggregate:						
a scartamento normale	L.	958.176.117, »				
id. ridotto	»	167.147.622, »				
						L. 1.125.323.739, »
Lavori patrimoniali eseguiti sulle linee delle nuove provincie	»					55.431.308, 93
Id. id. in dipendenza della guerra	»					65.050.120, 93
Materiale rotabile e d'esercizio avuto col riscatto delle rispettive linee	»					195.301.830, 10
Scorte ex-fondi di riserva sociali	»					17.696.320, 82
Materiale rotabile e d'esercizio proveniente dalla guerra	»					340.870.389, 51
Id. id. avuto dall'ex-Commissariato combustibili	»					240.000.000, »
Id. id. avuto dell'ex-Ministero armi e munizioni	»					12.528.000, »
Id. d'esercizio in dotazione ai Magazzini generali di Piume	»					759.295, 15
						L. 6.728.064.996, 41

Enti patrimoniali acquistati dalle cessate società.

	L.	Con sovvenzioni del tesoro.	Con ricavi, compensi e rimborsi e con mezzi diversi del- l'esercizio.	
Linee di accesso al Sempione	L.	45.725.000, »	—	
Lavori eseguiti dalle società e compensi vari	»	47.108.692, 32	—	
Materiale rotabile e d'esercizio, scorte di magazzino	»	402.898.971, 83	—	
	L.	495.732.664, 15	L. —	L. 495.732.664, 15

Aumenti patrimoniali effettuati durante l'esercizio di Stato.

Lavori di completamento alle linee	L.	1.820.950.198, 45	L.	445.078.017, 85	
Materiale rotabile	»	2.010.661.218, 59	»	291.085.354, 05	
Aumento di dotazione magazzino	»	536.223.143, 34	»	—	
Integrazione e deficiente manutenzione	»	10.687.509, 20	»	2.455.296, 32	
Materiale galleggiante	»	26.451.083, 68	»	9.898.942, 04	
Id. d'esercizio	»	211.417.480, 83	»	8.943.998, 73	
	L.	4.634.399.634, 29	L.	757.461.600, 59	L. 5.391.861.243, 88

Spese straordinarie e di primo impianto.

Primo impianto	L.	2.589.892, 77	L.	1.775.625, 78	
Noleggi	»	17.752.575, 96	»	—	
Terremoto 1908.	»	25.000.000, »	»	345.175, 37	
Perdite avute per la emissione dei titoli ferroviari	»	24.680.938, 90	»	—	
	L.	70.023.407, 63	L.	2.120.801, 15	L. 72.144.208, 78

Rimborso di spesa sostenuta da terzi per impianti di carattere patrimoniale	»	18.011.347, 88
Ammortamento spese sostenute per acquisto e costruzione case per i ferrovieri	»	3.114.220, 55

Capitale investito nell'azienda ferroviaria	L.	12.709.828.681, 68
---	----	--------------------

Differenza fra il valore inventariale e il capitale investito nell'acquisto del materiale galleggiante e di esercizio.

Deprezzamento del materiale rotabile consegnato dalle società	L.	224.512.000, »	
Materiale rotabile rimpiazzato da demolire	»	449.624.917, 49	
Id. id. e d'esercizio iscritto in inventario, ma ancora da liquidare	»	9.236.015, 10	
Id. galleggiante iscritto in inventario, ma ancora da liquidare	»	1.363.557, 95 (d)	
Locomotive tedesche in conto riparazioni	»	49.750.479, »	
Daziate in conto 250 locomotive tedesche avute in conto riparazioni	»	16.043.544, 54	
Materiale d'esercizio, automezzi, ecc. provveduti senza onere del conto patrimoniale e differenze varie	»	68.761.599, 43	
	L.	819.292.104, 51	
Totale	L.	13.529.120.786, 19	

(d) Rimanezza da pagare a saldo ferry-boats.

BILANCIO 1924-25

PARTE ORDINARIA

Entrate e spese al netto

N. B. — Le cifre relative all'esercizio 1923-24 sono state integrate delle entrate e spese relative alle Ferrovie della Venezia Giulia e Trentina.

ENTRATA

<i>a</i>	<i>Prodotti del traffico:</i>		
	Rete principale (1)	4.064.750.922,72	
	Ferrovie secondarie sicule (2)	7.032.413,32	
	Stretto di Messina (3)	8.981.271,83	
			4.080.764.607,87
<i>b</i>	Introiti indiretti (4)		83.652.820,99
<i>c</i>	Introiti a rimborso di spesa (5)		87.755.118,98
			Entrate dell'esercizio rete ferroviaria . . .
			4.252.172.556,84
<i>d</i>	Entrate eventuali (6)		28.368.652,81
<i>e</i>	<i>Navigazione:</i>		
	Prodotti della navigazione con le isole (7)	15.882.723,82	
	Introiti diversi della navigazione con le isole (8)	2.865.722,60	
	Prodotti della navigazione libera (9)	2.766.035,25	
			Navigazione . . .
			21.514.481,67
			Totale entrate . . .
			4.302.055.691,32

<i>a</i>) Entrate dell'esercizio rete ferroviaria	L.	4.252.172.556,84	
» eventuali	»	28.368.652,81	
» dell'esercizio navigazione	»	21.514.481,67	
			L. 4.302.055.691,32
Spese ordinarie, complementari ed accessorie	L.	4.089.932.230,54	
Spese per l'esercizio della navigazione	»	36.332.422,25	
			» 4.126.264.652,79
			Versamento al Tesoro . . . L. 175.791.038,53

ordinaria delle entrate e delle spese (al netto).

SPESA

<i>a</i>	<i>Spese ordinarie:</i>			
	Direzione generale Personale (10)	60.533.735,60		
	id. Diverse (11)	6.026.320,33		
			66.560.055,93	
	Movimento e traffico Personale (12)	874.333.096,88		
	id. Diverse (13)	68.464.379,93		
			942.797.476,81	
	Materiale e trazione Personale (14)	401.953.480,83		
	id. Diverse (15)	1.179.552.856,21		
			1.581.506.337,04	
	Lavori Personale (16)	372.778.729,18		
	id. Diverse (17)	179.646.538,72		
			552.425.267,90	
	Linee secondarie a scartam. rid. (gruppo Sicilia) Personale (18)	14.612.805,62		
	id. id. Diverse (19)	10.262.330,99		
			24.875.145,61	
	Stretto di Messina Personale (20)	4.425.135,83		
	id. Diverse (21)	4.927.067,09		
			9.352.202,92	
	Spese generali attinenti al personale (22)		394.262.395,27	
	id. diverse (23)		45.208.515,02	
	Servizi secondari (24)		390.057,48	
	Spese ordinarie dell'esercizio rete ferroviaria			3.617.377.447,98
<i>b</i>	<i>Esercizio della navigazione:</i>			
	Navigazione con le isole Personale (25)	5.875.388,89		
	id. Diverse (26)	27.943.369,69		
			33.818.758,58	
	Navigazione libera Personale (27)	509.656,13		
	id. Diverse (28)	2.004.007,54		
			2.513.663,67	
	Totale esercizio della navigazione			36.332.422,25
<i>c</i>	<i>Spese complementari (29)</i>			167.517.973,67
<i>d</i>	<i>Spese accessorie (30)</i>			305.036.808,89
<i>e</i>	<i>Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (a)</i>			175.791.038,53
	Totale spese			4.302.055.691,32

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Prodotti del traffico.				
1. Prodotti della rete principale	4.004.750.922,72	"	4.004.750.922,72	"
2. Prodotti delle ferrovie secondarie sicule	7.032.413,32	"	7.032.413,32	"
3. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	8.981.271,83	"	8.981.271,83	"
Totale prodotti del traffico	4.080.764.607,87	"	4.080.764.607,87	"
Introiti indiretti.				
4. Redditi patrimoniali	23.222.202,10	"	23.222.202,10	"
5. Telegrammi privati	985.807,95	"	985.807,95	"
6. Noli attividi materiale rotabile in servizio cumulativo.	5.420.206,20	1.520.074,71	803.531,49	"
7. Noli di materiali diversi dell'amministr. ferroviaria	11.077.150,21	"	11.077.150,21	"
8. Prodotti per servizi accessori.	14.514.382,31	4.088.318,30	10.456.094,01	38-a, b, c, d
9. Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule	2.995.254, "	"	2.995.254, "	"
10. Magazzini Generali di Fiume (Introiti della gestione).	2.284.240,92	1.871.685,92	412.555, "	39-bis
11. Utili di magazzino.	64.167.262,48	30.526.997,25	33.640.265,23	37-d
Totale introiti indiretti	121.066.506,17	11.013.070,18	83.052.820,99	
Introiti a rimborso di spesa.				
18. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa.	6.179.150,84	"	6.179.150,84	"
19. Ricuperi di carattere generale	77.415.019,01	4.118.062,85	70.296.956,16	17, 18, 20, 25, 29, 36
20. Ricuperi dei servizi.	38.383.019,51	33.198.574,08	5.184.444,53	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12
21. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule	91.591,45	"	91.591,45	"
22. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi di materie fuori uso od esuberanti.	8.053.396,97	8.053.396,97	"	2, 4, 8, 11, 12, 14, 16, 18
<i>Da riportare</i>	130.125.123,78	12.231.004,89	87.755.118,89	

al netto il bilancio della parte ordinaria.

Segue ALLEGATO N. 15

SPESA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Spese ordinarie.				
1. Direzione generale - Personale	60.799.047,84	265.312,24	60.533.735,60	20-b, d
2. id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	7.467.215,19	1.440.894,86	6.026.320,33	20-d-22-a
3. Servizio movimento e traffico - Personale	877.806.110,11	3.473.013,23	874.333.096,88	20-a, b, d
4. id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	60.872.706,64	6.039.800,43	54.832.906,21	20-a, b, d-22-a
5. id. - Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa	20.557.577,54	6.926.103,82	13.631.473,72	20-c
6. id. - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	4.526.674,71	4.526.674,71	"	6
7. Servizio materiale e trazione - Personale.	402.690.181,79	736.700,96	401.953.480,83	20-a, b
8. id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	601.012.623,54	4.712.727,67	596.299.895,87	20-b, d-22-a
9. id. - Manutenzione materiale rotabile.	583.252.954,34	"	583.252.954,34	"
10 Servizio lavori - Personale	383.987.016,41	11.208.287,23	372.778.729,18	20-a, b, d
11 id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	40.455.908,72	3.291.376,79	37.164.621,93	20-a, b, d-22-a
12 id. - Manutenzione della linea	145.577.003,36	3.095.086,57	142.481.916,79	20 a, b, d-22-a
13. Linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) - Personale	14.612.805,62	"	14.612.805,62	"
14. id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	4.762.224,96	47.452,15	4.714.772,81	22-b
15. id. - Manutenzione materiale rotabile.	4.139.966,29	"	4.139.966,29	"
16. id. - Manutenzione della linea	1.418.100,89	10.500, "	1.407.600,89	22-b
17. Navigazione dello stretto di Messina - Personale. . . .	4.489.381,13	64.245,30	4.425.135,83	19-i, l
18. Navigazione dello Stretto di Messina - Forniture, spese ed acquisti.	4.950.167,29	23.100,20	4.927.067,09	19-l-22-a
Totale spese ordinarie	3.223.377.756,37	45.861.276,16	3.177.516.480,21	

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
<i>Riporti</i>	130.125.123,78	42.370.004,80	87.755.118,98	»
23. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre amministrazioni dello Stato	8.661,88	8.661,88	»	22
24. Contributo di altre amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune.	5.894.641,26	5.894.641,26	»	34
25. Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'amministrazione	3.422.102,78	3.422.102,78	»	39
Totale introiti a rimborso di spesa	139.450.529,70	51.695.410,72	87.755.118,98	
Totale entrate dell'esercizio rete ferroviaria	4.344.881.643,74	92.709.086,90	4.252.172.556,84	
Entrate eventuali				
12. Proventi eventuali	51.013.497,25	22.654.926,95	28.358.570,30	37-a, b, f
13. Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule	10.082,51	»	10.082,51	»
14. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste. destinati alla parte ordinaria.	»	»	»	»
16. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'am- ministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	17.358,95	17.358,95	»	37-e
Totale entrate eventuali	51.040.938,71	22.672.285,90	28.368.652,81	

al netto il bilancio della parte ordinaria.

SPESA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
<i>Spese generali.</i>				
Attinenti al personale:				
19. Contributo dell'amministrazione al fondo pensioni e sussidi	304.930.122,07	»	304.930.122,07	»
19-bis. Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto	345.749,16	»	345.749,16	»
20. Contributo in rapporto agli assegni del personale, ecc. .	127.887,65	127.887,65	»	19-f
21. Contributo al fondo opera di previdenza per gli orfani, ecc.	24.570.856,30	»	24.570.856,30	»
22. Spese per assegni ed indennità diverse al personale . .	53.145.259,75	8.661,88	53.136.597,87	23
23. Gratificazioni al personale.	6.600.000 »	»	6.600.000 »	»
24. Oblazioni e sussidi al personale	785.896,83	»	785.896,83	»
25. Spese per il servizio sanitario	4.496.663,13	612.490,09	3.884.173,04	19-e
Totale spese generali attinenti al personale . . .	395.011.434,89	749.039,62	394.262.395,27	
Diverse:				
27. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	4.218.300,39	»	4.218.300,39	»
28. Imposte e tasse.	6.889.678,75	»	6.889.678,75	»
29. Spese giudiziali e contenziose	2.781.741,90	272.016,20	2.509.725,70	19-d
30. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	1.066.836,87	»	1.066.836,87	»
31. Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà . . .	6.582.811,12	»	6.582.811,12	»
32. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere .	3.745.093,28	»	3.745.093,28	»
33. Spese per la sorveglianza dei trasporti	2.374.597,78	»	2.374.597,78	»
34. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune con altre amministrazioni	11.564.518,95	5.894.641,26	5.669.877,69	24
35. Compensi ad amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni	8.315.378,30	»	8.315.378,30	»
36. Spese per il servizio degli autoveicoli	2.063.010,31	23.009,41	2.040.009,90	19-h
36-bis. Contributo dell'amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case economiche	1.193.401,19	»	1.193.401,19	»
37. Spese eventuali.	53.802.087,20	53.199.283,15	602.804,05	11, 12-b, c, e, 16
Totale spese generali diverse . . .	104.597.465,04	59.388.950,02	45.208.515,02	
Totale spese generali . . .	499.608.899,93	60.137.989,64	439.470.910,29	

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Navigazione.				
Prodotti della navigazione con le isole:				
26. Passeggeri	12.610.635, 56	»	12.610.635, 56	»
27. Merci	2.827.079, 01	»	2.827.079, 01	»
28. Bestiame	445.009, 25	»	445.009, 25	»
Totale prodotti della navigazione con le isole . . .	15.882.723, 82	»	15.882.723, 82	
Introiti diversi della navigazione con le isole:				
29. Noli marittimi	165.722, 60	»	165.722, 60	»
30. Sovvenzioni del tesoro per la navigazione con le isole .	2.700.000 —	»	2.700.000 —	»
31. Ricuperi diversi e versamenti di materiali fuori uso od esuberanti	4.246.734, 79	4.246.734, 79	»	40, 41, 42, 43, 44, 45
Totale introiti diversi della navigazione con le isole	7.112.457, 39	4.246.734, 79	2.865.722, 60	
Prodotti della navigazione libera:				
32. Introiti dei servizi di navigazione libera.	2.775.608, 79	9.573, 54	2.766.035, 25	46, 47
Totale prodotti della navigazione libera . . .	2.775.608, 79	9.573, 54	2.766.035, 25	
Totale della navigazione . . .	25.770.700, »	4.256.308, 33	21.514.481, 67	

al netto il bilancio della parte ordinaria.

SPESA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Servizi secondari:				
38. Servizi accessori ad impresa od in economia.	4.088.318,30	4.088.318,30	»	8-b, c, d, g
39. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche	3.812.160,26	3.422.102,78	390.057,48	25
39-bis Magazzini generali di Firenze - Spese d'esercizio . .	1.871.685,92	1.871.685,92	»	10-bis
Totale servizi secondari . . .	9.772.164,48	9.382.107 —	390.057,48	
Totale spese ordinarie esercizio rete ferroviaria . . .	3.732.758.820,78	115.381.372,80	3.617.377.447,98	
Esercizio della navigazione.				
Navigazione con le isole:				
40. Personale	6.601.817,99	726.429,10	5.875.388,89	31
41. Forniture, spese ed acquisti	16.245.183,05	1.991.821,08	14.253.361,97	31
42. Indennizzi	12.571,27	8.678,70	3.892,57	31
43. Ancoraggi e spese portuali.	2.176.369,86	181.789,85	1.994.580,01	31
44. Noleggio di piroscafi.	12.040.200,97	1.235.985,61	10.804.215,36	31
45. Spese generali.	989.350,23	102.030,45	887.319,78	31
Totale navigazione con le isole . . .	38.065.493,37	4.246.734,79	33.818.758,58	
Navigazione libera:				
46. Personale	510.505,69	849,56	509.656,13	32
47. Forniture, spese ed acquisti	1.922.398,52	8.723,98	1.913.674,54	32
49. Assegnazione al fondo di riserva per i rischi di mare. .	53.100 —	»	53.100 —	»
50. Spese generali.	37.233 —	»	37.233 —	»
Totale navigazione libera . . .	2.523.237,21	9.573,54	2.513.663,67	
Totale esercizio della navigazione . . .	40.588.730,58	4.256.308,33	36.332.422,25	

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.				
34. Concorso di enti pubblici e privati nelle spese di straordinaria manutenzione	789.679,06	789.679,06	•	51-a
35. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	257.446,23	257.446,23	•	51-a
36. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento	5.284.629 —	5.284.629 . .	•	52
37. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori uso	47.212.709,10	47.212.709,10	•	53
39. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie sicule	8.094.942,66	8.094.942,66	•	54-b, c
Totale introiti a reintegro di spesa . . .	61.639.406,05	61.639.406,05	•	
Totale generale dell'entrata . . .	4.483.332.778,50	181.277.087,18	4.302.055.691,32	

al netto il bilancio della parte ordinaria.

SPESA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Spese complementari.				
51. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	28.547.125, 29	1.047.125, 29	27.500.000 —	34, 35
52. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . .	41.884.629 —	5.284.629 —	36.600.000 —	36
53. Rinnovamento del materiale rotabile	149.057.709, 10	47.212.709, 10	101.845.000 —	37
54. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	9.007.916, 33	8.094.942, 66	912.973, 67	39-c, d
55. Rinnovamento dei piroscafi	660.000 —	"	660.000 —	"
Totale spese complementari . . .	229.157.379, 72	61.639.406, 05	167.517.973, 67	
Spese accessorie.				
57. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamenti	235.125.789, 60	"	235.125.789, 60	"
58. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di Tesoreria.	"	"	"	"
59. Reintegro al fondo di riserva, per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie	28.513.794, 32	"	28.513.794, 32	"
60. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	"	"	"	"
61. Contributo per le spese della Corte dei Conti	120.000 —	"	120.000 —	"
62. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori. . .	1.379.231, 59	"	1.379.231, 59	"
64. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale	129.615, 22	"	129.615, 22	"
65. Elettificazione di linee	4.268.378, 16	"	4.268.378, 16	"
Totale spese accessorie . . .	269.536.808, 89	"	269.536.808, 89	
Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.				
67. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale	35.500.000 —	"	35.500.000 —	"
68. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione . . .	175.791.038, 53	"	175.791.038, 53	"
Totale spese accessorie estranee all'Azienda Ferroviaria . .	211.291.038, 53	"	211.291.038, 53	
Totale generale della spesa . . .	4.483.332.778, 50	181.277.087, 18	4.302.055.691, 32	

Sviluppo, per articoli, del capitolo della ENTRATA e della SPESA per 1924-25, compresi i residui, e confronto col 1923-24.

ENTRATE	1924-25	1923-24
Prodotti del traffico.		
1. Rete principale (1).		
Viaggiatori	1.409.272.119,66	1.255.583.819,67
Bagagli e cani	56.287.113,89	53.244.936,75
Merci a grande velocità	507.052.065,21	406.067.720,47
» a piccola velocità	2.092.139.623,96	1.720.140.410,59
Totale	4.064.750.922,72	3.435.036.887,48
2. Ferrovie secondarie sicule (2).		
Viaggiatori	4.514.990,04	4.267.203, »
Bagagli e cani	44.777,02	48.374,81
Merci a grande velocità	324.801,06	364.190,59
» a piccola velocità	2.147.845,20	1.605.367,84
Totale	7.032.413,32	6.285.136,24
3. Stretto di Messina (3).		
Viaggiatori	1.919.606,93	1.438.105,72
Bagagli e cani	167.169,20	127.128,75
Merci a grande velocità	2.571.550,27	2.235.470,31
» a piccola velocità	4.322.945,43	3.624.689,96
Totale	8.981.271,83	7.425.394,74
Totale prodotti del traffico	4.080.764.607,87	3.448.747.418,46

ENTRATE	1924-25	1923-24
Introiti indiretti.		
4. Redditi patrimoniali (4):		
Pigioni di locali	12.903.951,56	6.688.073,82
Affitto di terreni ed aree di deposito.	2.060.849,97	2.548.664,89
Vendita di prodotti del suolo	535.417,92	505.265,11
Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi.	4.127.163,44	2.770.181,31
Canoni per concessioni di binari di raccordo	1.976.367,74	1.965.558,48
Canoni per pedaggi e attraversamenti.	733.606,37	483.565,26
Canone per esercizio gestione Molo Vecchio di Genova	615.916, »	»
Diversi	268.929,10	179.907,18
Totale redditi patrimoniali	23.222.202,10	15.141.216,05
Telegrammi privati (5).	985.807,95	914.298,64
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo (6).	893.531,49	897.465,18
Nolo di materiali diversi dell'amministrazione ferroviaria (7).	11.077.150,21	9.600.195,51
Prodotti per servizi accessori (8):		
Tasse per deposito bagagli.	4.032.856,75	3.934.212,55
Introiti per la rivendita libri e giornali.	197.698,50	201.075,07
Introiti per noleggio cuscini	1.243.203,61	1.034.162,78
Biglietti d'ingresso nelle stazioni	3.468.693,20	3.280.696,65
Servizio di presa e consegna a domicilio	142.229,60	122.365,87
Diversi	1.371.382,35	1.467.386,59
Totale prodotti per servizi accessori	10.456.064,01	10.039.899,51
Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule (9)	2.965.254, »	194.805,99
Magazzini generali di Fiume (Introiti della gestione) (10-bis)	412.555, »	»
Utili di magazzino (11)	33.640.265,23	31.604.166,59
Totale introiti indiretti ferroviari	83.652.829,99	68.392.047,47

ENTRATE	1924-25	1923-24
Introiti a rimborso di spesa.		
5. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa : (18)		
Trasporti per conto dello Stato	2.071.686, 15	2.359.433, 95
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	1.492.107, 46	1.027.408, 24
Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori.	146.793, 22	857.522, 59
Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini.	»	716.145, 93
Ammagliamenti, inballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali.	2.260.641, 02	1.375.043, 50
Diversi	207.928, 39	153.832, 43
Totale trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . . .	6.179.156, 84	6.489.385, 74
Ricuperi di carattere generale: (19)		
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale . . .	17.280.203, 13	16.556.337, 57
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre amministrazioni e di terzi	3.193.359, 07	9.607.179, 64
Prestazioni per altre ferrovie	374.009, 03	1.705.833, 09
Tasse d'esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati	20.123.752, 78	19.885.770, 97
Ricuperi di spese per le assicurazioni al personale	636.681, 31	»
Ricuperi diversi	34.679.959, 84	27.785.940, 12
Totale ricuperi di carattere generale . . .	76.296.956, 16	75.541.061, 39
Ricuperi dei servizi :		
Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato e ai terzi (20)	(a) 5.184.444, 53	»
Introiti a rimborso di spesa delle ferrovie secondarie sicule (21)	94.561, 45	483.980, 67
Contributo di altre amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune (24)	»	4.387.854, »
Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dell'Amministrazione (25)	»	431.644, 64
Totale introiti a rimborso di spesa . . .	87.755.118, 98	87.333.926, 44
(a) Ricuperi relativi ad esercizi precedenti e riguardanti la gestione ministeriale dell'Esercizio Navigazione.		

ENTRATE	1924-25	1923-24
Entrate eventuali.		
6. Proventi eventuali: (12)		
Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate al Tesoro . . .	7.076.647,62	5.520.532,52
Interessi a debito di terzi	10.602.729,42	803.089,55
Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e ritardata ultimazione lavori . .	2.872.725,21	4.614.095,13
Differenze di cambio.	6.792.022,46	»
Diverse	924.445,59	9.248.065,12
Totale proventi eventuali . . .	28.358.570,30	20.185.782,32
Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule (13).	10.082,51	6.845,05
Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (14)	»	»
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione (15)	»	412.085.111,21
Totale entrate eventuali . . .	28.368.652,81	432.277.738,58
Navigazione.		
7. Prodotti della navigazione con le isole:		
Passeggeri (26)	12.610.635,56	12.526.800,04
Merci (27).	2.827.079,01	2.042.480,77
Bestiame (28).	445.009,25	612.714,17
Totale dei prodotti della navigazione con le isole . . .	15.882.723,82	15.181.994,98

ENTRATE	1924-25	1923-24
<i>Segue</i> Navigazione:		
8. Introiti diversi della navigazione con le isole:		
Noli marittimi (29)	165.722,60	»
Sovvenzioni del Tesoro per la navigazione con le isole (30)	2.700.000 —	2.700.000 —
Totale introiti diversi della navigazione con le isole . . .	2.865.722,60	2.700.000 —
9 Prodotti della navigazione libera:		
Introiti e recuperi dei servizi di navigazione libera (32).	2.766.035,25	1.980.000 —
Totale dei prodotti della navigazione libera . . .	2.766.035,25	1.980.000 —
Totale della navigazione . . .	21.514.481,67	19.861.994,98
RIASSUNTO.		
Prodotti del traffico.	4.080.764.607,87	3.448.747.418,46
Introiti indiretti.	83.652.829,99	68.392.047,47
Introiti a rimborso di spesa.	87.755.118,98	87.333.926,44
Entrate eventuali	28.368.652,81	20.192.627,37
Navigazione	21.514.481,67	19.861.994,98
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione	»	412.085.111,21
Totale generale dell'entrata . . .	4.302.055.691,32	4.056.613.125,93

S P E S E	1924-25	1923-24
Direzione generale.		
10. Personale (1):		
Uffici centrali ed uffici distaccati	43.698.918, 15	36.715.520, 30
Magazzini ed agenzie	16.834.817, 45	17.462.845, 85
Totale spese di personale . . .	60.533.735, 60	54.178.366, 15
11. Forniture, spese ed acquisti (2):		
Uffici centrali ed uffici distaccati:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento.	1.028.356, 95	1.084.270, 62
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	258.565, 45	268.679, 93
Spese per altri titoli diversi	1.233.773, 30	941.109, 90
Totale . . .	2.520.695, 70	2.294.060, 45
Magazzini ed agenzie:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	344.696, 81	539.775, 44
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	132.142, 89	172.018, 20
Spese per altri titoli diversi	3.028.784, 93	2.224.436, 05
Totale . . .	3.505.624, 63	2.936.229, 69
Totale spese diverse . . .	6.026.320, 33	5.230.290, 14
Totale Direzione generale . . .	66.580.055, 93	59.408.656, 29
Servizio movimento e traffico.		
12. Personale (3):		
Servizio centrale, sezioni e riparazioni	57.892.566, 54	52.447.478, 91
Controlli prodotti	15.091.351, 28	14.686.996, 24
Stazioni	574.941.475, 53	565.601.674, 76
Depositi del personale viaggiante	226.407.703, 53	227.224.283, 75
Totale spese di personale . . .	874.333.096, 88	859.960.433, 66

S P E S E	1924-25	1923-24
<i>13. Forniture, spese ed acquisti (4).</i>		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	1.504.382, 17	1.731.745, 64
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	241.732, 56	204.303, 13
Spese per altri titoli diversi	337.569, 54	494.507, 07
Totale	2.083.684, 27	2.430.555, 84
Controlli prodotti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	514.270, 23	799.980, 54
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.300, 82	2.223, 65
Spese per altri titoli diversi	84.823, 48	89.624, 54
Totale	601.403, 53	891.828, 73
Stazioni:		
Stampati e cancelleria	3.785.380, 92	3.975.697, 05
Illuminazione e riscaldamento	7.942.153, 48	6.859.325, 44
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.435.670, 70	1.571.147, 42
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	18.244.331, 42	11.210.747, 47
Spese per altri titoli diversi	5.533.037, 44	5.038.880, 53
Totale	37.940.574, 02	28.655.797, 91
Depositi del personale viaggiante:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	385.906, 34	453.416, 51
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	212.389, 08	274.676, 98
Spese per altri titoli diversi	603.246, 22	601.441, 94
Totale	1.201.541, 64	1.329.535, 43

S P E S E	1924-25	1923-24
Convogli:		
Illuminazione dei convogli ad olio e sussidiaria	714.022,06	727.576,85
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi dei veicoli	12.184.012,80	5.974.338,95
Spese per altri titoli diversi	107.667,89	104.281,99
Totale	13.005.702,75	6.806.197,79
Totale forniture, spese ed acquisti	54.832.906,21	40.113.915,70
Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni (51)	13.631.473,72	33.051.798,38
Totale spese diverse	68.464.379,93	73.165.714,08
Totale Servizio movimento e traffico	7 942.797.476,81	933.126.147,74
Servizio materiale e trazione.		
14. <i>Personale</i> : (7)		
Servizio centrale, sezioni e riparti d'ispezione	29.917.840,37	28.510.447,13
Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	314.269.064,98	300.616.014,35
Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche).	21.168.096,80	15.520.448,41
Pulizia, verifica ed untura veicoli	36.598.478,68	41.723.618,84
Totale spese di personale	401.953.480,83	386.370.528,73

S P E S E	1924-25	1923-24
<i>Segue: Servizio materiale e trazione.</i>		
15. Forniture, spese ed acquisti (8) — Servizio centrale, sezioni e riparti d'ispezione:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	707.993, 29	1.002.637, 23
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	129.603, 68	123.524, 77
Spese per altri titoli diversi	4.143.917, 42	428.624 —
Totale	4.981.514, 39	1.554.786 —
<i>Locomozione:</i>		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	1.748.672, 68	1.764.194, 63
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	1.887.277, 58	1.837.809, 78
Combustibile	528.584.134, 66	515.438.924, 69
Energia elettrica per la trazione dei treni	11.628.713, 21	8.823.834, 93
Materie per untura e illuminazione	17.141.438, 49	20.452.826, 07
Combustibili ed altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori, ecc.	1.438.939, 10	1.463.424, 37
Fornitura e pompatura d'acqua	6.487.076, 04	5.309.862, 14
Pulizia ed untura veicoli	4.650.696, 07	3.096.372, 94
Riscaldamento dei treni con impianti fissi e con carri riscaldatori	2.800.029, 38	2.738.446, 72
Prestazioni di altre ferrovie	617.541, 64	537.811, 36
Materie di consumo e spese per altri titoli diversi	14.333.862, 33	14.813.617, 73
Totale	591.318.381, 48	576.277.125, 36
Totale forniture, spese ed acquisti	596.299.895, 87	577.831.911, 36
<i>Manutenzione del materiale rotabile: (9)</i>		
Locomotive, tenders e automotrici a vapore	269.593.515, 45	330.215.814, 46
Locomotori elettrici ed automotrici elettriche	10.618.806, 97	8.373.077, 04
Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici	3.399.509, 79	3.028.599, 75
Carrozze	107.547.692, 01	98.432.837, 88
Bagagliai	18.158.023, 87	20.442.065, 97
Carri	173.935.406, 25	187.385.848, 95
Totale manutenzione materiale rotabile	583.252.954, 34	647.878.244, 05
Totale spese diverse	1.179.552.850, 21	1.225.710.155, 41
Totale Servizio materiale e trazione	1.581.506.331, 04	1.612.080.684, 14

S P E S E	1924-25	1923-24 (a)
Servizio lavori e costruzioni.		
<i>16. Personale: (10)</i>		
Servizio centrale, sezioni e riparti	63.834.952,39	58.133.586,04
Sorveglianza della linea	54.321.740,72	63.546.730,52
Manutenzione della linea	202.586.827,02	204.126.679,60
Manutenzione impianti di elettrificazione.	15.277.535,20	14.450.684,68
Operai	36.757.673,76	32.511.067,64
Totale spese di personale . . .	372.778.720,18	372.768.748,48
<i>17. Forniture, spese ed acquisti: (11)</i>		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	2.772.132,05	2.974.420,62
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	460.353,02	479.218,20
Spese per altri titoli diversi	1.177.306,31	875.143,63
Totale . . .	4.409.791,38	4.328.782,45
Linea:		
Illuminazione e riscaldamento	2.268.204,67	2.499.271,50
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.876.959,54	3.297.967,10
Materie di consumo diverse	3.337.493,92	4.051.779,34
Sgombro neve.	132.601,79	576.804,56
Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza delle linee	412.594,45	"
Spese per altri titoli diversi	3.994.429,40	4.252.931,02
Totale . . .	13.022.253,77	14.678.753,52
Stazioni - Illuminazione	11.567.731,19	11.569.795,70
Convogli - Illuminazione elettrica	7.723.970,11	6.722.877,20
Spese per il servizio degli autoveicoli in consegna agli uffici centrali e distaccati. . .	410.875,48	777.473,36
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	37.164.621,93	38.077.682,23

S P E S E	1924-25	1923-24
<i>Segue: Servizio lavori.</i>		
Manutenzione della linea: (12)		
Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc.	15.640.819, 64	25.661.636, 13
Lavori d'armamento di competenza squadre cantonieri affidate a terzi, ecc.	15.394.896, 76	•
Fabbricati e dipendenze.	38.186.243, 05	27.686.372, 57
Meccanismi fissi e condotte d'acqua.	3.687.511, 29	4.276.822, 71
Massicciata	9.204.364, 63	5.426.477 —
Traverse e legnami d'armamento	43.108.870, 70	45.053.495, 04
Manutenzione degl'impianti di elettrificazione	3.446.623, 80	2.652.061, 81
Manutenzione impianti telegrafici, tel. fonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi, apparati centrali di manovra, orologi e misure metriche	13.598.805, 34	8.526.815, 84
Manutenzione delle linee telegrafiche	213.781, 58	390.912, 03
Totale manutenzione della linea . . .	142.481.916, 79	119.674.593, 13
Totale spese diverse . . .	179.646.538, 72	157.752.275, 36
Totale Servizio lavori e costruzioni . . .	552.425.267, 90	530.521.023, 84
Ferrovie secondarie sicule.		
18. Personale: (13)		
Direzione d'esercizio	1.407.410, 19	1.064.722, 76
Stazioni e depositi personale viaggiante	3.356.097, 72	2.756.648, 69
Condotta locomotive e depositi.	3.327.148, 08	2.638.206, 48
Pulizia, verifica e untura veicoli	121.928, 73	86.011, 75
Linea	6.400.220, 90	5.112.286, 33
Totale spese di personale . . .	14.612.805, 62	11.657.876, 01

S P E S E	1924-25	1923-24
<i>Segue</i> : Ferrovie secondarie sicule.		
19. <i>Forniture, spese ed acquisti</i> : (14)		
Direzione d'esercizio	31.839,67	18.856,93
Stazioni e depositi personale viaggiante	327.630,24	113.411,18
Convogli	30.159,55	14.126,65
Locomozione.	4.014.446,30	3.683.977,72
Linea	135.675,23	112.726,20
Indennizzi.	175.021,82	50.739,51
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	4.714.772,81	3.993.838,19
Manutenzione del materiale rotabile (15).	4.139.966,29	4.794.570,30
Manutenzione della linea (16)	1.407.600,89	1.253.568,81
Totale spese diverse . . .	10.262.339,99	10.041.977,30
Totale ferrovie secondarie sicule . . .	24.875.145,61	21.699.853,31
Stretto di Messina.		
20. <i>Personale</i> (17)	4.425.135,83	4.510.885,84
21. <i>Forniture, spese ed acquisti</i> : (18)		
Ufficio	2.948,19	4.137,23
Ferry-boats	4.801.636,39	4.424.741,49
Manutenzione degli approdi	122.482,51	35.109,10
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	4.927.067,09	4.463.987,82
Totale stretto di Messina . . .	9.352.202,92	8.974.873,66

S P E S E	1924-25	1923-24
Spese generali.		
<i>22. Attinenti al personale:</i>		
Contributo dell'amministrazione al fondo pensioni e sussidi (19)	304.930.122,07	312.659.978,05
Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti, aventi diritto al trattamento di pensione del personale addetto ai pubblici servizi (19-bis)	345.749,16	»
Contributo al fondo « opera di previdenza », ecc. (21)	24.579.856,30	20.777.575,88
Spese per assegni ed indennità diverse al personale (22)	53.136.597,87	121.312.371,85
Gratificazioni al personale (23)	6.600.000 —	2.686.666,67
Oblazioni e sussidi al personale (24)	785.896,83	780.531,71
Spese per il servizio sanitario (25)	3.884.173,04	3.490.493,57
Totale spese generali attinenti al personale . . .	394.262.395,27	461.707.617,73
<i>23. Diverse:</i>		
Consiglio generale, commissioni compartimentali del traffico e commissioni diverse (26)	»	15.361,40
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi (27)	4.218.300,39	4.333.217,55
Imposte e tasse (28)	6.889.678,75	6.758.410,79
Spese giudiziali e contenziose (29)	2.509.725,70	2.586.502,36
Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'uffici e di magazzino (30)	1.066.836,87	2.675.547,19
Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà (31)	6.582.811,12	4.556.881,37
Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere (32)	3.745.093,28	2.687.802,55
Spese per la sorveglianza dei trasporti (33)	2.374.597,78	2.154.647,93
Contributo nelle spese stazioni e dei tronchi di uso comune, ecc. (34)	5.669.877,60	»
Compensi ad amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni (35)	8.315.378,30	8.781.311,67
Spese per il servizio degli autoveicoli (36)	2.040.009,90	1.128.097,94
Contributo dell'amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nello acquisto e nella costruzione di case economiche per ferrovieri (36-bis)	1.193.401,19	1.593.401,28
<i>Spese eventuali: (37)</i>		
Differenze di cambio	»	18.931.359,34
Danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne ecc.	602.804,05	87.708,71
Diverse	»	1.191.758,83
Totale spese generali diverse . . .	45.208.515,02	57.482.008,91
Totale spese generali . . .	439.470.910,29	519.189.626,64
<i>24. Servizi secondari.</i>		
Annualità per la ricostruzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione case economiche ferrovieri (30)	390.057,48	»
Gestione marittima di Genova - molo vecchio	»	437.977,70
Totale servizi secondari . . .	390.057,48	437.977,70

S P E S E	1924-25	1923-24
Navigazione.		
NAVIGAZIONE CON LE ISOLE.		
25. <i>Personale</i> : (40)		
Ufficio centrale e uffici distaccati	943.888,82	1.082.927,89
Personale di coperta	1.652.187,—	1.608.308,22
Personale di macchina	2.575.089,79	2.643.393,57
Personale ausiliario	704.223,28	787.707,91
Totale spese di personale	5.875.388,89	6.122.337,59
26. <i>Forniture, spese ed acquisti</i> : (41)		
Ufficio centrale ed uffici distaccati:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	36.421,71	52.950,11
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	3.509,49	5.497,15
Spese per altri titoli diversi	12.005,02	46.287,52
Totale	51.936,22	104.644,78
Piroscafi:		
Combustibile	10.658.460,36	10.640.644,96
Materie di consumo	442.650,91	440.592,18
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	292.815,37	252.777,92
Manutenzione e riparazione piroscafi	1.491.988,44	1.050.266,78
Spese per altri titoli diversi	1.312.590,67	670.391, »
Totale	14.198.505,75	13.054.672,84
Manutenzione del materiale portuale	2.920, »	1.159,90
Totale forniture, spese ed acquisti	14.253.361,97	13.160.477,52
Indennizzi (42)	3.892,57	84.795,19
Ancoraggi e spese portuali (43)	1.994.580,01	2.229.958,26
Noleggio di piroscafi (44)	10.804.215,36	8.940.273,17
Spese generali (45)	887.319,78	992.669,43
Totale spese diverse	27.943.369,69	25.408.173,57
Totale navigazione con le isole	33.818.758,58	31.530.511,16
NAVIGAZIONE LIBERA:		
27. <i>Personale</i> : (46)	509.656,13	566.073,96
28. <i>Forniture, spese ed acquisti</i> : (47)		
Combustibile	661.756,31	294.230,46
Materie di consumo	96.026,17	52.203,91
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	15.561,35	185.545,09
Manutenzione e riparazione piroscafi	90.208,75	357.556,21
Ancoraggio e spese portuali	316.065,32	5.226,97
Spese per altri titoli diversi	734.056,64	91.879,33
Totale forniture, spese ed acquisti	1.913.674,54	986.641,97
Assegnazione alla riserva per i rischi di mare (49)	53.100, »	53.100 »
Spese generali (50)	37.233, »	21.289,50
Totale spese diverse	2.004.007,54	1.061.031,47
Totale navigazione libera	2.513.663,67	1.627.105,43
Totale della navigazione	36.332.422,25	33.157.616,59

S P E S E	1924-25	1923-24
29. Spese complementari.		
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (51)	27.500.000 —	21.249.831, 34
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (52)	36.600.000 —	29.068.000 —
Rinnovamento del materiale rotabile (53)	101.845.000 —	80.017.000 —
Spese complementari delle ferrovie secondarie sicule (54)	912.973, 67	450.000 —
Rinnovamento dei piroscafi (55).	660.000 —	660.000 —
Totale spese complementari . . .	167.517.973, 67	131.444.831, 34
30. Spese accessorie.		
Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento (57)	235.125.789, 60	176.096.093, 43
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (58) . . .	»	421.917, 81
Reintegro al fondo di riserva per spese impreviste (59)	28.513.794, 32	184.932, 96
Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione (60).	»	5.686, 62
Contributo per le spese della Corte dei Conti (61).	120.000 —	120.000 —
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc. (62)	1.379.231, 59	1.875.827, 23
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento, ecc. (64)	129.615, 22	145.694, 97
Elettrificazione linee (65)	4.268.378, 16	4.221.681, 66
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale (67).	35.500.000 —	23.500.000 —
Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (68)	175.791.038, 53	»
Totale spese accessorie . . .	480.827.847, 42	206.571.834, 68
RIASSUNTO		
—		
Spese d'esercizio rete ferroviaria	3.617.377.447, 98	3.685.438.843, 32
id. della navigazione	36.332.422, 25	33.157.616, 59
Spese complementari	167.517.973, 67	131.444.831, 34
Spese accessorie	305.036.808, 89	206.571.834, 68
Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione	175.791.038, 53	»
Totale generale della spesa . . .	4.302.055.691, 32	4.056.613.125, 93

Situazione degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva.

A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA.

Avanzo al 30 giugno 1924	(a) 397.044, 13
Stanziamiento dell'anno finanziario 1924-25	27.500.000 »
Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste	»
Ricavi	1.047.125, 29
	<hr/>
	28.944.169, 42
Spesa	21.535.965, 70
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1925	7.408.203, 72

B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO.

Avanzo al 30 giugno 1924	(b) 20.736.943, 24
Stanziamiento dell'anno finanziario 1924-25	36.600.000, »
Ricavi	5.284.629 »
	<hr/>
	62.621.572, 24
Spesa	38.165.687, 42
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1925	24.455.884, 82

C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.

Avanzo al 30 giugno 1924	»
Stanziamiento dell'anno finanziario 1924-25	101.845.000, »
Ricavi	47.212.709, 10
	<hr/>
	149.057.709, 10
Spesa	149.057.709, 10
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1925	»

D) RINNOVAMENTO GALLEGGIANTI.

Fondo al 1° luglio 1924	13.161.727, 33
Stanziamiento dell'anno finanziario 1924-25	660.000 »
Ricavi	»
Interessi maturati a tutto il 30 giugno 1925	»
	<hr/>
	13.821.727, 33
Spesa	660.000 »
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1925	13.161.727, 33

(a) Provenienti dal soppresso capitolo 63 del Consuntivo 1923-24 riguardante le Ferrovie Sarde.

(b) Compresa lire 429.249,90 provenienti dalle Ferrovie Sarde come sopra.

(Segue) Situazione degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva.**E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE SECONDARIE SICULE.**

Fondo al 30 giugno 1924	1.075.146,53
Stanziamiento dell'anno finanziario 1924-25	450.000 »
Ricavi	8.094.942,66
	<hr/>
	9.620.089,19
Spesa	8.382.295,32
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1925	1.237.793,87
	<hr/>

F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE.

Fondo al 30 giugno 1924	290.253,18
Versamento dell'anno finanziario 1924-25	28.513.794,32
Reintegro delle prelevazioni precedenti	»
	<hr/>
	28.804.047,50
Prelevamento dal fondo	»
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1925	28.804.047,50
	<hr/>

G) FONDO ASSICURAZIONI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO.

Fondo al 30 giugno 1924	3.141.458,09
Versamento dell'anno finanziario 1924-25	167.995,54
	<hr/>
	3.309.453,63
Prelevamento dal fondo	24.595,18
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1925	3.284.858,45
	<hr/>

(Segue) Situazione degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva.

H) FONDO DI RISERVA PER I RISCHI DI MARE RELATIVI ALLA NAVIGAZIONE LIBERA

Fondo al 30 giugno 1924	12.034.963,31
Versamento dell'anno finanziario 1924-25	53.100 »
Interessi sulla parte mutuata alle Cooperative edilizie ferroviarie	375.084,63
	<hr/>
	12.463.147,94
Prelevamento dal fondo	16.100 »
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1925	12.447.047,94
	<hr/>

ENTRATA. CAPITOLI da 1 a 3 — Riassunto dei prodotti del traffico (Rete Stretto di Messina-Secondarie Sicule)

GESTIONI	PRODOTTI			TOTALE	CONSUNTIVO 1923-24 (2)	DIFFERENZA
	Rete (1)	Stretto di Messina	Ferrovie secondarie sicule			
Viaggiatori	1.409.272.119,66	1.919.606,93	4.514.990,04	1.415.706.716,63	1.261.465.732,80	+ 154.240.983,83
Bagagli e cani.	56.287.113,89	167.169,20	44.777,02	56.499.060,11	53.441.443,40	+ 3.057.616,65
Merci a g. v.	507.052.065,21	2.571.550,27	324.801,06	509.948.416,54	408.748.456,42	+ 101.199.960,12
Merci a p. v.	2.092.139.623,96	4.322.945,43	2.147.845,20	2.098.610.414,59	1.725.942.534,27	+ 372.667.880,32
TOTALI . . .	4.064.750.922,72	8.981.271,83	7.032.413,32	4.080.764.607,87	3.449.598.166,95	+ 631.166.440,92

(1) Comprende la Rete principale, le Ferrovie Sarde, le linee della Venezia Giulia e Trentina e le Ferrovie Fiumane.
(2) Agli effetti del confronto con l'esercizio 1924-25 ai prodotti dell'esercizio 1923-24 sono stati aggiunti quelli riferentisi alle linee della Venezia Giulia e Trentina ed alle Ferrovie Fiumane.

Navigazione di Stato - Capitoli 26 a 28 - Prodotti del traffico.

SPECIE	LINEE				TOTALE	CONSUNTIVO 1923-24 (1)
	Civitavecchia Terranova P.	Golfo Aranci Terranova	Terranova Golfo Aranci Maddalena	Palermo-Napoli (1)		
Passeggeri.	3.136.401,99	41.095,80	146.964,35	9.286.172,42	12.610.635,56	12.526.800,04
Merci	1.130.110,20	9.269,40	79.692,15	1.608.007,26	2.827.079,01	2.042.480,77
Bestiame	372.440,65	"	"	72.568,60	445.009,25	612.714,17
TOTALI . . .	4.638.952,84	50.366,20	226.656,50	10.966.748,28	15.882.723,82	15.181.994,98

(1) Comprende anche i prodotti del tratto Napoli-Palermo della linea settimanale Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi.

**Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie,
assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.**

Spese ordinarie al lordo.

	Esercizio 1923-24		Esercizio 1924-25	
Direzione generale	—	L. 54.178.366,15	—	L. 60.799.047,84
Servizio movimento e traffico	—	» 793.702.163,67	—	» 877.806.110,11
Servizio materiale e trazione	—	» 357.010.183,38	—	» 402.690.181,79
Servizio lavori e costruzioni	—	» 352.596.106,55	—	» 383.987.016,41
Linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	—	» 11.657.876,01	—	» 14.612.805,62
Ferrovie sarde	—	» 15.984.951,96	—	» "
Esercizio navigazione (navigazione con le isole)	—	» 7.266.572,19	—	» 6.601.817,99
Navigazione dello stretto di Messina . .	—	» 4.516.396,57	—	» 4.489.381,13
Gestione marittima Genova molo vec- chio	—	» 160.309,36	—	» "
Servizio degli autoveicoli	—	» 349.040,37	—	» 407.569,98
	—	<u>L. 1.597.421.966,21</u>	—	<u>L. 1.751.393.930,87</u>

Spese generali attinenti al personale.

Contributi dell'amministrazione ai fondi pensioni e sussidi e contributo di al- tre amministrazioni	L. 312.775.390,16	L. 305.403.758,88
Contributo al fondo « Opera di previ- denza »	» 19.767.035,63	» 24.579.856,30
Spese per assegni e indennità diverse. . .	» 117.154.635,10	» 53.145.259,75
Gratificazioni.	» 2.686.666,67	» 6.600.000,00
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie.	» 704.731,34	» 785.896,83
Spese per il servizio sanitario	» 3.446.850,51	» 4.496.663,13
	<u>L. 456.535.309,41</u>	<u>L. 395.011.434,89</u>
Totale	L. 2.053.957.275,62	L. 2.146.405.365,76
 Navigazione libera	 L. 667.330,67	 L. 510.505,69

Gestione officine.

Officine di grande riparazione	L. 118.012.183,84	L. 111.228.828,93
Officine dei depositi e squadre di rialzo	» 108.466.190,60	» 124.593.986,33
Officine e cantieri del servizio lavori e costruzioni	» 4.393.844,97	» 4.487.377,00
	<u>L. 230.872.219,41</u>	<u>L. 240.310.192,26</u>
Totale generale	L. 2.285.496.825,70⁽¹⁾	L. 2.387.226.063,71

(1) Escluse le spese di personale della Venezia Giulia e Trentina.

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 1919, n. 372:</i> art. 22, comma 1°): quintuplo della eccedenza sul prodotto di 410 milioni fino al 30 giugno 1914 .	(a) 824.981.922, »	»	»	834.981.922, »
art. 22, comma 3°): fornitura carrozze postali e cellulari	10.000.000, »	»	»	15.000.000, »
<i>Legge 5 aprile 1908, n. 111, (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 (maggiore spese occorrenti per acquisto di materiale rotabile e di piroscafi)</i>	(b) 104.000.000, »	»	»	104.000.000, »
<i>Decreto-legge luogotenenziale 23 novembre 1915, 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, »
<i>Decreto-legge luogotenenziale 8 settembre 1918, n. 1343, (ulteriori spese straordinarie)</i>	100.000.000, »	»	»	100.000.000, »
<i>Decreto-legge luogotenenziale 14 novembre 1918, n. 1701, (acquisto straordinario rotabili per i bisogni della guerra)</i>	380.000.000, »	»	»	380.000.000, »
<i>Decreto-legge luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, e 9 marzo 1919, n. 361, (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19-1922-23)</i>	1.800.000.000, »	»	»	1.800.000.000, »
Residuo del fondo migliorie (1907-908) versato alle entrate straordinarie	»	16.791.093, 49	»	16.791.093, 49
<i>Decreto luogotenenziale 25 gennaio 1916, n. 57, (provvedimenti per la elettrificazione delle linee ferroviarie)</i> . .	»	37.000.000, »	50.000.000, »	87.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597 (applicazione trazione elettrica sulle linee ferroviarie)</i>	800.000.000, »	»	»	800.000.000, »
<i>Legge di bilancio 1921-22 (aumento dotazione di magazzino).</i>	160.000.000, »	»	»	160.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 19 sett. 1921, n. 1208 (acquisto locomotori elettrici)</i>	160.000.000, »	»	»	160.000.000, »
<i>Legge 8 dicembre 1921, n. 1830 (acquisto rotabili e materiali esercizio)</i>	440.000.000, »	»	»	440.000.000, »
<i>Legge 8 dicembre 1921, n. 1831 (spese patrimoniali ferrovie sarde)</i>	92.000.000, »	»	»	92.000.000, »
<i>Legge di bilancio 1922-23 (aumento dotazione magazzino).</i>	160.000.000, »	»	»	160.000.000, »
<i>Legge di bilancio 1923-24 (aumento dotazione di magazzino)</i>	140.000.000, »	»	»	140.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 3 febbraio 1924, n. 109, (ulteriori spese patrimoniali)</i>	400.000.000, »	»	»	400.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 8 maggio 1924, n. 697 (acquisto locomotive germaniche per conto riparazioni)</i>	47.000.000, »	»	»	47.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 28 agosto 1924, n. 1397 (costruzione materiale rotabile)</i>	50.000.000, »	»	»	50.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 19 febbraio 1925, n. 267 (completamento impianti ferroviari Stazione di Milano)</i>	260.000.000, »	»	»	260.000.000, »
Entrate diverse : Anni finanziari	{ 1907-908 al 1923-24 1924-25	{ » »	{ 80.403.939, 45 13.222.985, 23	{ 93.626.924, 68
TOTALI . . .	7.011.048.207, 87	62.807.848, 72	143.626.924, 68	7.217.482.981, 27

(a) Non compresi i prodotti della navigazione con le isole.

(b) Dedotti 9 milioni per acquisto di piroscafi portati in economia perchè non impegnati nella gestione 1922-23. (V. capitolo 46 dell'entrata e capitolo 80 della spesa). Restano quindi diminuiti di eguale spesa le disponibilità per gli impegni della parte straordinaria.

Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925 per spese di carattere patrimoniale.

	Somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1924	Esercizio 1924-25		Totale delle somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925	Somme pagate al 30 giugno 1924	Somme pagate nell'esercizio 1924-25	Totale delle somme pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1925
		Impegni autorizzati	Economie verificate in sede di liquidazione finale ed impegni annullati o regolarizzati				
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	2.813.706,70	419.055,99	28.263,49	3.204.498,37	2.016.340,16	255.694,08	2.272.034,24
idem autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione	1.098.000,00	1.783,98	693.000,00	2.188.981,52	3.725.580,55	85.583,60	3.725.580,55
Spese di primo impianto	3.725.727,55	701.974,93	14.299,16	701.974,93	554.354,40	3.433.967,38	639.938,00
{ per l'amministraz. centrale e dipendenti servizi							
{ per l'esercizio di navigazione							
Materiali rotabile	2.573.042,43	154.795,99	14.299,16	2.713.539,26	2.243.063,09	23.921.755,64	2.246.409.660,98
{ nuovi acquisti (b) (c)	102.231.324,54	26.003,00	5.985,51	122.250.815,89	37.328.156,82	25.409,34	61.249.012,46
{ aggiunte e migliorie (d)							
{ per lo stretto di Messina e per servizio dei porti (e)	23.989.550,30			23.989.550,30			
{ nuovi acquisti	23.242.666,83			23.242.666,83	36.324.016,38		36.350.025,72
{ per il servizio colle isole							
{ aggiunte e migliorie	364.680,79			364.680,79			
Materiali di esercizio (f)	281.844.464,55	46.390,98	2.109.193,32	325.126.257,89	194.805,65	25.555.827,07	220.361.479,56
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni	17.752.575,96			17.752.575,96	17.752.575,96		17.752.575,96
Integrazione deficiente manutenzione	19.173.272,93			19.173.272,93	19.142.805,52		19.142.805,52
Aumento dotazione di magazzino (g)	516.223.143,34			516.223.143,34	516.223.143,34		516.223.143,34
Spese per il terremoto del 28 dicembre 1908 (h)	25.917.747,36		59.938,47	25.857.808,89	25.237.630,83	107.544,54	25.345.175,37
TOTALE	6.403.014.332,58	648.031.063,73	51.410.302,16	6.999.635.094,15	5.110.500.336,63	308.824.177,13	5.419.324.513,76

(a) Comprende anche l'importo per lavori approvati con decreto ministeriale a carico della cassa aumenti patrimoniali e del primo fondo di riserva ed in corso di esecuzione al 30 giugno 1905; e l'importo degli impegni di quelli già approvati in conto capitale ed in conto cassa aumenti patrimoniali per le linee meridionali ed in corso di esecuzione al 26 marzo 1906 per complessive lire 11.183.204,44 a tutto il 30 giugno 1925.

(b) Comprende anche l'importo degli impegni per salari di pagamenti relativi a forniture di rotabili al 30 giugno 1905 per le tre cessate reti, di quelli per forniture ordinate per la ex rete meridionale ed in corso al 26 marzo 1906; quelli per le forniture ordinate in cessata gestione rete mediterranea ed eseguiti in gestione Stato, ed infine quelli per rotabili riscattati per le linee ex venete ammontanti complessivamente a tutto il 30 giugno 1925 a lire 45.473.881,30.

(c) Non comprende l'importo degli impegni e delle spese corrispondenti ai contributi della parte ordinaria del bilancio per il rinnovamento dei rotabili.

(d) Comprende anche il saldo dei lavori per miglioramenti a rotabili in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 ed ammontanti complessivamente a lire 151.093,13.

(e) Impegni presi a carico dei fondi del materiale rotabile.

(f) Comprende anche il saldo delle forniture di materiale d'esercizio in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 per le tre cessate reti, di quelle in corso ai 26 marzo 1906 sulle linee ex meridionali, nonché il materiale di esercizio riscattato per le linee ex venete per il complessivo importo di lire 180.892,70 a tutto l'esercizio 1924-25.

(g) Altri 20 milioni furono sovvenzionati dal tesoro nel 1905-06 per completare la dotazione di magazzino.

(h) La somma complessiva per lavori e provviste in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908 non deve superare quella dei 25 milioni di cui all'art. 102 della legge 13 luglio 1910, n. 466. Al conto stesso continueranno però ad imputarsi gli impegni per le maggiori spese riferibili a detti lavori e provviste fino a tanto che siano ultimate le liquidazioni finali, e quando ciò si sarà verificato, l'eccedenza oltre i 25 milioni verrà sfornata a carico dei conti di competenza della parte ordinaria o straordinaria del bilancio a seconda della natura dei lavori.

**Consistenza patrimoniale, al 30 giugno 1925, 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 (1)	MATERIALI in corso di regolarizzazione contabile per lavori eseguiti od impegnati in corso di esecuzione (2)	MATERIALI fuori uso (3)	TOTALI (4)
Magazzino approvvigionamenti	334.763.800, 45	—	20.500.318, 45	355.264.118, 90
Magazzino distributore viveri	7.904.622, 65	—	—	7.904.622, 65
Depositi combustibili	312.285.547, 13	—	—	312.285.547, 13
Servizio materiale e trazione:				
nei magazzini a scorte mobili	13.337.273, 94	—	—	13.337.273, 94
nei depositi locomotive e squadre di rialzo .	11.035.127 —	1.477.299, 81	—	12.512.426, 81
nelle officine materiale rotabile:				
a) materiali diversi	—	248.311, 47	—	248.311, 47
b) sale montate	19.637.266, 14	—	—	19.637.266, 14
nelle officine private	8.256.600, 52	11.150.831, 99	—	19.407.432, 51
Servizio lavori:				
a) Lavori:				
lungo le linee	113.215.627, 77	52.500.000 —	4.500.000 —	170.215.627, 77
nelle officine	967.745, 64	880.705, 15	3.450 —	1.851.900, 79
b) Elettificazione:				
lungo le linee	109.146.065, 82	—	539.432, 11	109.685.497, 93
nei cantieri	827.499, 41	2.330.448, 77	—	3.157.948, 18
c) Costruzioni	1.624.615, 28	—	—	1.624.615, 28
Esercizio navigazione:				
navigazione con le isole	2.629.035, 93	—	—	2.629.035, 93
stretto di Messina	1.572.856, 05	—	—	1.572.856, 05
Esercizio linee secondarie sicule:				
depositi locomotive e squadre rialzo	899.177, 81	—	—	899.177, 81
lungo le linee	994.603, 06	—	72.695, 33	1.067.298, 39
TOTALI . . .	939.097.464, 60	68.587.597, 19	25.615.895, 89	1.033.300.957, 68

Valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio costituente la dotazione al 30 giugno 1925.

OGGETTO	SITUAZIONE al 30 giugno 1924		VARIAZIONI avvenute nell'esercizio finanziario 1924-25 per nuovi acquisti, demolizioni o rettifiche di valori				SITUAZIONE al 30 giugno 1925	
	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.	7.177	1.583.438.250,28	210	92.892.781,06	178	17.144.166,27	(a) 7.209	1.659.186.865,07
Carrozze	10.329	672.549.717,04	475	17.659.114,04	510	9.246.540,65	10.294	680.962.290,43
Bagagliai	4.536	141.252.366,84	184	5.364,501 »	223	1.902.187,59	4.497	144.714.680,25
Carri merci e carri speciali	159.491	1.751.248.618,68	2.158	45.350.472,60	5.216	67.505.891,48	156.433	1.729.093.199,80
Materiale d'esercizio	»	216.497.748,36	»	(b) 46.265.989,94	»	8.088.050,34	»	(b) 254.675.687,96
Materiale galleggiante per la naviga- zione di Stato	»	11.002.945,40	»	7.043.594,25	»	8.869,36	»	18.037.670,29
per lo stretto di Messina ed al- tri servizi	»	4.401.816,33	»	10.010.410,18	»	445.296,35	»	13.966.930,16
TOTALI		4.380.391.462,93		224.586.863,07		104.341.002,04		4.500.637.323,96

(a) Escluse 11 locomotive della Palermo-Corleone ed 1 locomotiva a nafta prese in carico a sola quantità.
(b) Comprese I 15, importo del materiale d'esercizio in dotazione ai Magazzini generali di Fiume.

Utilizzazione dei carri utili al traffico.

ANNI 1913-14 E DAL 1015-16 AL 1924-25

ANNO	MESE	CARRI del parco F. S. (1)	CARRI di altre amministrazioni sulla rete esercitata	CARRI delle ferrovie dello Stato fuori rete (2)	CARRI F. S. guasti in officina nelle squadre di rialzo e sui binari del traffico	CARRI F. S. adibiti temporaneamente o ranceamente ai servizi interni dell'amministrazione	CARRI non utili al traffico od accantonati	TOTALE carri F. S. non adibiti al carico	CARRI F. S. e di altre amministrazioni adibiti al carico presenti sulla rete esercitata	CARRI caricati	QUANTITÀ dei carri caricati in rapporto ad ogni 1000 carri presenti sulla rete esercitata	CICLO del carro sulla rete dello Stato		PORTATA media dei carri F. S. in dotazione (tonn.)
												GIORNI	ORE	
I	2	3	4	5=3+4	6	7	8	9	10=6+7+8+9	11=5-10	12	13=(12:11) 1000	14=11:12	15
1924	Luglio . .	154.988	9.115	164.103	13.674	19.205	4.000	—	127.224	20.255	15,92	6	6	—
»	Agosto . .	154.988	12.624	167.612	10.580	19.719	4.000	—	133.313	22.236	16,68	6	—	—
»	Settembre	155.036	12.122	167.158	10.419	19.145	4.000	—	133.594	22.578	16,90	5	22	—
»	Ottobre .	155.213	12.602	167.815	11.086	18.419	3.500	—	134.810	22.638	16,79	5	23	—
»	Novembre	153.366	11.817	167.183	10.902	17.508	3.500	—	135.273	21.833	16,14	6	5	—
»	Dicembre.	155.203	14.656	169.859	11.348	16.825	3.500	—	138.186	21.809	15,78	6	8	—
1924	2° semestre	155.132	12.156	167.288	11.335	18.470	3.750	—	133.733	21.891	16,37	6	3	—
1923	2° semestre	156.070	7.654	163.724	12.102	18.611	3.867	10.003	119.142	17.645	14,81	6	18	—
1925	Gennaio . .	155.082	14.219	169.301	9.604	17.129	3.500	—	139.068	20.447	14,70	6	19	—
»	Febbraio .	154.864	13.944	168.808	8.946	17.745	3.500	—	138.617	20.750	14,97	6	12	—
»	Marzo . . .	154.416	12.670	167.086	8.036	18.133	3.500	—	137.417	20.757	15,10	6	15	—
»	Aprile . . .	153.780	11.112	164.892	8.638	18.487	3.500	—	134.267	20.573	15,32	6	12	—
»	Maggio . . .	153.289	9.653	162.942	8.683	18.802	3.500	—	131.867	21.100	16,00	6	6	—
»	Giugno . . .	153.440	10.545	163.985	10.164	17.932	3.500	—	132.389	20.671	15,61	6	9	—
1925	1° semestre	154.145	12.024	166.169	9.012	18.053	3.500	—	135.604	20.716	15,28	6	13	—
1924	1° semestre	153.406	8.902	162.308	15.280	19.147	3.800	5.714	118.367	19.288	16,30	6	3	—
1924	2° semestre	154.638	12.090	166.728	10.173	18.262	3.625	—	134.068	21.803	15,82	6	7	18,00
1924	1° semestre	154.738	8.278	163.016	13.691	18.879	3.833	7.858	118.755	18.466	15,55	6	10	17,95
1924	2° semestre	160.195	7.188	167.383	11.697	28.270	4.633	8.057	114.726	15.830	13,80	7	6	18,15
1921	1° semestre	159.838	9.153	168.991	11.832	24.924	4.448	6.668	121.119	13.446	11,10	9	—	17,60
1921	2° semestre	156.843	16.346	173.189	16.847	26.995	4.016	952	124.379	11.913	9,58	10	10	16,71
1919	1° semestre	144.867	15.243	159.610	16.797	22.922	3.508	6.524	109.859	11.378	10,36	9	16	16,59
1918	1° semestre	117.202	16.953	134.155	14.402	12.805	3.000	5.226	98.722	11.151	11,30	8	20	16,17
1917	1° semestre	108.928	15.823	124.751	15.625	8.204	3.000	4.485	93.437	11.252	12,04	8	7	16,10
1916	1° semestre	106.187	10.762	116.949	8.328	7.433	3.000	4.469	93.719	12.695	13,55	7	9	16,20
1915	1° semestre	105.497	10.071	115.568	8.234	7.969	3.000	5.156	91.209	12.818	14,05	7	3	15,77
1913	1° semestre	101.244	5.387	106.631	5.699	10.374	3.550	319	86.639	14.586	16,83	5	23	15,39

(1) Fra i carri F. S. sono compresi i carri esteri provenienti dalla guerra. Non sono compresi i carri a scartamento ridotto per le ferrovie complementari, né quelli di private iscritte nel parco F. S.

(2) Compresi i carri F. S. sequestrati dal nemico all'inizio della guerra ed i carri F. S. perduti in seguito alla ritirata del novembre 1917, non restituiti.

OSSERVAZIONI

PERCORRENZA DEI TRENI E DEI VEICOLI

Anno 1924-25

COMPARTIMENTI	PERCORRENZA DEI TRENI								
	viaggiatori e misti					merci			
	diretti	omnibus e accelerati	misti	bis, speciali e facoltativi	TOTALE	con viaggiatori	senza viaggiatori	speciali e facoltativi	TOTALE
	treni-chilometri					treni-chilometri			
A SCARTAMENTO ORDIN.									
<i>Linee della rete di Stato.</i>									
Torino	847.403 715.586	4.756.805 1.334.753	42.810 9.490	79.253 33.135	5.726.397 2.092.064	284.267 9.728	3.392.148 1.240.773	777.101 252.899	4.453.510 1.503.400
Milano	2.201.978 543.527	3.776.318 1.642.537	180.780 28.346	55.580 8.789	6.313.656 2.223.199	250.452 23.478	4.979.805 740.325	1.948.556 85.442	7.178.813 849.245
Venezia	2.378.421 ---	3.528.373 73.856	94.077 ---	41.976 ---	6.042.847 73.856	97.780 ---	3.460.796 ---	1.281.284 ---	4.830.800 ---
Genova	774.906 810.544	1.141.352 890.453	97.276 ---	19.806 19.802	2.033.520 1.720.790	1.650 19.023	1.136.460 1.480.318	332.103 495.802	1.470.213 1.995.143
Trieste	1.230.188	1.658.661	284.546	22.846	3.196.241	3.620	1.616.418	908.645	2.528.683
Bologna	2.201.671	3.104.096	193.943	102.247	5.601.957	56.750	3.790.571	1.580.936	5.428.257
Firenze	2.641.257	3.421.092	424.844	322.249	6.809.442	284.587	4.478.692	1.206.469	5.969.748
Ancona	1.429.515	2.448.430	---	39.401	3.917.346	636.953	2.537.538	1.477.413	4.651.904
Roma	3.111.170	3.773.328	150.347	227.888	7.262.733	595.006	3.232.423	1.040.701	4.868.130
Napoli	1.519.516	2.780.130	157.583	70.358	4.527.587	142.984	2.592.046	666.653	3.401.683
Bari	1.043.241	1.981.752	91.918	3.327	3.120.238	551.967	1.407.059	400.276	2.449.302
Reggio Calabria	997.422	1.895.800	145.148	19.921	3.058.381	223.288	2.536.040	474.755	3.234.983
Palermo	954.901	2.487.353	810.028	10.353	4.262.635	198.833	2.083.463	513.300	2.795.506
Cagliari	226.462	314.163	380.465	9.607	930.607	72.763	207.202	64.664	344.629
TOTALE	23.717.708	41.009.432	3.100.637	1.080.628	68.914.495	3.453.129	40.912.077	13.596.999	57.963.105
<i>Linee esercitate dalle F. S. in territorio estero</i>									
	28.044	22.500	---	3.264	54.708	---	56.568	24.456	81.024
TOTALE SULLA RETE ESERCITATA	23.746.742	41.031.932	3.100.637	1.089.892	68.969.203	3.453.129	40.969.545	13.621.455	58.044.129
A SCARTAM. RIDOTTO.									
Venezia	---	73.000 345.118	168.858 ---	550 1.004	242.408 346.212	---	---	3.800 1.022	3.800 71.450
Trieste	---	---	269.370	126	269.496	43.800	---	497	44.207
Palermo	---	---	823.196	2.513	825.709	15.560	24.616	57.389	97.565
TOTALE	---	418.118	1.261.424	4.283	1.683.825	59.360	95.044	62.618	217.022

- (1) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: confine francese-Torino (tr.-chm. 1.121.134); Torino-Milano (tr.-chm. 3.238); Susa-Bussoleno (tr.-chm. 46.000 (tr.-chm. 243.858); S. Giuseppe-Savona (dell'Alessandria-Savona) (tr.-chm. 53.781); Locali S. Giuseppe-Savona (tr.-chm. 81.800); Torino-Alessandria (tr.-chm. 1.233.400)
- (2) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Arona-staz.-Rho-Milano (tr.-chm. 147.049); Luino-Milano (tr.-chm. 77.736); Porto Ceresio-Varese (tr.-chm. 95.841 Calolzio-Usmate (tr.-chm. 215.439); Usmate-Monza (tr.-chm. 135.924); Voghera-Novi L. (tr.-chm. 532.660); Piacenza-Alessandria (tr.-chm. 301.992).
- (3) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Brunigo-Campo Turre-Sand (tr.-chm. 73.856).
- (4) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Alessandria-Novi (tr.-chm. 388.528); Novi-Mignanego-Genova (tr.-chm. 1.077.378); Novi-Busalla-Genova-Ronco (tr.-chm. 374.632); Scali di Genova (tr.-chm. 78.678); Acqui-Genova (tr.-chm. 6.341); Savona-Genova (tr.-chm. 653.829); Genova-Spezia (tr.-chm. 198.826)
- (5) Percorrenze dei treni elettrici chm. 10.491.957.
- (6) Percorrenze dei treni elettrici chm. 137.032 sul tratto Modane-confine francese. Si sono avuti inoltre 475.487 treni-chilometri (viaggiatori 243.157, merci 217.450) 35.823 carri per treni materiali e di servizio, 244.695 postali e cellulari effettuate da altre amministrazioni su territorio italiano.
- (7) Percorrenza di treni elettrici sulla linea Trento-T. V.-Malè (tr.-chm. 419.747).
- (8) Comprende la percorrenza complessiva dei veicoli a vuoto in assi-chm. 753.709.963 di cui assi-chilometri 707.112.814 dei carri, assi-chm. 52.479.759 delle carrozze

e dei veicoli

1924-25.

PERCORRENZA DEI VEICOLI DELLE FERROVIE DI STATO E DI ALTRE AMMINISTRAZIONI									
viaggiatori e merci	materiali e di servizio	in complesso	carrozze	bagagliai	carri da merci carichi	carri da merci vuoti	carri per treni materiali e di servizio	postali e cellulari	TOTALE
treni-chilometri			assi-chilometri						
10.179.913 3.506.364	21.371 2.025	10.201.284 (1) 3.508.380	150.042.063	27.735.737	228.303.800	70.310.388	443.554	11.247.953	497.084.404
13.492.469 3.072.444	2.140 603	13.494.609 (2) 3.073.107	191.257.063	35.171.704	353.118.057	114.487.627	50.350	11.147.021	705.190.882
10.882.700 73.856	4.410 —	10.887.126 (3) 73.856	110.350.611	24.263.344	200.422.255	90.935.950	80.088	10.303.552	460.364.809
3.503.733 3.715.942	3.577 663	3.507.310 (4) 3.716.605	98.608.102	17.034.787	149.506.907	48.940.099	46.710	6.562.175	320.707.780
5.721.924	3.533	5.728.457	51.804.008	12.575.310	97.234.202	47.814.791	100.904	4.065.222	213.594.437
11.030.214	4.806	11.035.020	130.245.316	26.232.831	288.589.352	66.615.260	172.374	12.707.960	524.563.093
12.770.190	16.443	12.795.633	156.069.010	32.380.999	254.079.464	58.122.680	222.638	14.334.309	515.218.100
8.560.250	12.123	8.581.373	75.111.177	10.212.990	224.408.057	53.309.666	127.040	9.200.293	381.369.223
12.130.863	55.687	12.186.550	157.063.131	30.952.445	171.875.490	44.345.513	338.744	15.381.380	419.956.712
7.929.270	13.745	7.943.015	87.227.650	15.669.314	120.653.201	25.409.337	178.031	10.137.732	259.335.268
5.569.510	39.523	5.609.033	51.283.616	11.224.047	86.650.054	24.952.807	418.276	7.420.780	184.979.589
6.293.361	14.230	6.307.594	55.921.526	13.620.707	110.755.558	25.421.344	197.682	9.191.834	215.108.651
7.058.231	32.506	7.090.737	65.758.613	13.756.470	81.797.457	10.939.069	375.910	6.619.445	185.246.794
1.275.326	16.057	1.291.383	9.998.674	2.621.984	10.254.672	3.223.530	161.580	1.448.047	27.708.487
126.877.600	243.511	(5) 127.121.111	1.402.601.490	282.461.729	2.386.048.535	705.807.070	2.961.884	129.707.581	(6) 4.910.428.289
135.732	1.300	(6) 137.032	1.324.812	433.736	2.193.852	1.215.744	13.184	91.896	5.273.224
127.013.332	244.811	127.258.143	1.404.016.302	282.895.465	2.388.842.387	707.112.814	2.975.068	129.859.477	(8) 4.915.791.513
246.208 417.662	772 2.085	(7) 246.980 419.747	3.244.718	1.305.736	1.422.219	577.024	25.038	177.508	6.752.243
313.793	2198	315.991	1.713.772	575.534	1.395.908	476.648	21.644	180.76	4.363.582
923.274	35.591	958.865	5.194.755	1.033.327	2.789.300	924.440	273.872	833.548	11.049.242
1.900.847	49.646	1.941.493	10.153.245	2.914.597	5.607.427	1.978.112	320.554	1.191.132	22.165.067

Torino-Pinerolo (tr.-chm. 252.107); Pinerolo-Torre Pellice (tr.-chm. 74.228); Bricherasio-Barge (tr.-chm. 62.127); Torino-S. Giuseppe (tr.-chm. 329.061); S. Giuseppe-Savona
Torino-Chieri (tr.-hm. 94.297); Bivio I agrange-Bivio Crocetta (tr.-chm. 3238).

Varese Rho-Milano (tr.-chm. 775.617); Chiavenna-Colico (tr.-chm. 147.020); Sondrio-Colico (tr.-chm. 287.907); Colico-Lecco (tr.-chm. 276.481); Lecco-Calolzio (tr.-chm. 79.450);

(tr.-chm. 812.047); Bivio Rivarolo-Campasso (tr.-chm. 58.532); Quadrivio Torbella-S. Pirdarena (tr.-chm. 28.640); Novi S. Bovo-Novì L. (tr.-chm. 39.174); Tortona

materiali e di servizio 14.471) e assi-chilometri 19.418.959 (5.924.984 carrozze, 1.623.818 bagagliai, 6.301.029 carri da merci carichi, 5.288.610 carri da merci vuoti

assi-chm. 7.167.186 dei bagagliai, assi-chm. 1.198.052 dei carri per i treni materiali e di servizio, assi-chm. 5.752.150 delle carrozze postali e cellulari.

Percorrenza in locomotive-km. ed automotrici-km. delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche.

ANNO 1924-25.

SPECIFICAZIONE	LINEE A SCARTAMENTO ORDINARIO				LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO			
	Locomotive		Automotrici		a vapore	elettriche		
	a vapore	elettriche	a vapore	elettriche				
Linee della rete di Stato.								
Treni	viaggiatori	diretti	23.955.647	2.303.579	—	191.768	—	
		omnibus e accelerati . . .	40.338.085	4.103.964	71.888	534.777	82.124	345.647
		misti	3.403.000	41.650	—	80	1.446.512	—
		straordinari	1.114.591	67.711	—	2.789	4.036	1.108
		in complesso	68.811.323	0.516.904	71.888	729.414	1.532.672	346.755
	merci	con viaggiatori	3.778.848	58.193	—	—	67.118	—
		senza viaggiatori	41.844.283	4.456.931	—	40	32.385	70.613
		straordinari	14.267.723	1.098.925	—	4.008	72.861	1.036
		in complesso	59.890.854	5.614.049	—	4.048	172.364	71.649
	Materiali e di servizio	254.713	3.445	—	329	43.558	2.077	
Locomotive isolate	(1) 5.957.306	(2) 669.742	37	(2) 9.588	11.406	2.169		
Locomotive di manovra	23.831.058	281.514	44.124	2.220	151.566	289		
TOTALE	158.745.254	13.085.654	116.049	745.599	1.911.566	422.939		
Linee esercite dalle F. S. in territorio estero								
	—	258.714	—	—	—	—		
TOTALE SULLA RETE ESERCITATA	158.745.254	13.344.368	116.049	745.599	1.911.566	422.939		
Noleggi	300.525	—	—	—	—	—		
Percorrenza di terzi sulla rete	791.519	—	—	—	—	—		

(1) Escluse le corse di prova locomotive in km. 75.141.

(2) Compre le corse di prova (locomotive km. 25.000, automotrici km. 586).

Consumo di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa.

ANNO 1921-25.

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	per unità consumata		
		completivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)				per chilometro di treno	effettiva	ragguagliata
Chilogrammi								Lire	
I. — Locomotive.									
Materie grasse per unguimento { olio per dinamo . . . olio per meccanismi e bocole . . . grasso e sevo . . .	65.834 684.712 27	65.834 342.356 54	0,0049 0,0256 0,0000	0,0065 0,0338 0,0000	13.344.368 0,0127 0,0723 0,0001	10.129.677 0,0167 0,0954 0,0000	2,572 1,411 15,222	2,572 2,821 7,611	
TOTALE . . .	750.573	408.244	0,0305	0,0403	0,0851	0,1121	1,513	2,782	
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale . . . petrolio	23.493 39.857	23.493 39.857	0,0017 0,0030	0,0023 0,0039	0,0102 0,0075	0,0135 0,0099	5,809 2,522	5,809 2,522	
TOTALE . . .	63.350	63.350	0,0047	0,0062	0,0177	0,0234	3,741	3,741	
II. — Automotrici (comprese quelle del Trentino).									
Materie grasse per unguimento { olio per dinamo . . . olio per meccanismi e bocole . . . grasso e sevo . . .	467 4.642 75	467 2.321 150	0,0006 0,0031 0,0002	0,0010 0,0049 0,0003	745.599 0,0016 0,0088 0,0002	469.312 0,0026 0,0139 0,0004	2,501 1,410 2,507	2,501 2,820 1,253	
TOTALE . . .	5.184	2.938	0,0039	0,0062	0,0106	0,0169	1,530	2,699	
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale . . . petrolio	66 74	66 74	0,0001 0,0001	0,0001 0,0002	0,0005 0,0003	0,0008 0,0004	5,864 2,540	5,864 2,540	
TOTALE . . .	140	140	0,0002	0,0003	0,0008	0,0012	4,107	4,107	
In complesso . . .	755.757 63.490	411.182 63.490	0,0292 0,0045	0,0388 0,0060	14.089.967 0,0812 0,0169	10.598.989 0,1079 0,0224	1,513 3,742	2,781 3,742	

(1) In base agli addebiti dei magazzini.

(2) Ad olio per cilindri per le materie d'ungimento ed a petrolio per le materie d'illuminazione come per la trazione a vapore.

(3) Compresse le cose di prova che per le locomotive furono km. 25.000 e per le automotrici km. 595 compresi inoltre i percorsi sul tronco Molano-Confine francese: locomotive km. 258-714; treni km. 137.032. N. B. Tanto i consumi quanto le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio complessivo fatto dalle locomotive ed automotrici delle ferrovie dello Stato con personale e materie proprii su tutte le linee elettrificate della rete di Stato. V. sono inoltre kg. 20,7 o di materie d'ungimento e kg. 443 1/2 di materie d'illuminazione, per un importo complessivo di lire 37.793,14, consumate per la linea del Trentino a scartamento ridotto « Trento - Malé » la cui percorrenza in marcia e manovra fu di km. 422.939.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ordinario nel 1924-25 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
		completivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)					
I — Locomotive.								
Chilogrammi								
		<i>Chilometri 158.745.254</i>	<i>Chilometri 116.509.680</i>	<i>Chilometri 158.745.254</i>	<i>Chilometri 116.509.680</i>		<i>per tonnellata</i>	<i>per tonnellata</i>
litantrace . . .	2.139.070,565	2.130.070,565	18,3597	307.593,075	2.3156	3,1550	171,840	171,840
mattonelle . . .	783.817,260	783.817,260	6,7277	151.023,034	0,0702	1,3220	196,498	196,498
coke gas . . .	86,500	86,500	0,0007	20,754	0,0001	0,0002	239,931	239,931
carbonella . . .	4.069,050	2.034,825	0,0175	441,500	0,0029	0,0038	108,486	216,972
lignite	1,500	375	0,0000	71	0,0000	0,0000	71,000	—
legna	21.087,720	10.543,860	0,0664	1.778,776	0,0112	0,0153	84,351	168,702
TOTALE . . .	2.918.172,105	2.035.502,385	18,1924	5.338,58,110	3,3000	4,4963	177,689	178,450
Lire								
							<i>per chilogrammo</i>	<i>per chilogrammo</i>
Materie grasse per unguimento	1.917,035	1.917,035	0,0121	5.801,865	0,0365	0,0498	3,025	3,025
olio per cilindri	4.850,340	2.429,670	0,0153	6.607,190	0,0123	0,0575	1,378	2,750
olio per meccanismi e boccole	21,851	43,702	0,0003	102,171	0,0006	0,0009	4,689	2,345
grasso e sevo . . .	6,798,826	4.391,007	0,0277	12.601,526	0,0704	0,1082	1,853	2,869
TOTALE . . .	283,110	283,110	0,0018	1.615,164	0,0101	0,0139	5,706	5,706
Materie grasse per illuminazione	410,244	110,244	0,0026	1.010,862	0,0064	0,0086	2,464	2,464
olio vegetale . . .	693,354	693,354	0,0044	2.626,326	0,0165	0,0225	3,788	3,788
petrolio								
TOTALE . . .								

II. — Automotrici.

	chilometri 110.049	chilometri 74.333	chilometri 116.049	chilometri 74.333	chilometri 74.333	chilometri 116.049	chilometri 74.333	per tonnellata	per tonnellata
Combustibile	litantrace . . .	422.500	5.0839	71.925	0.6198	0.9676	170,237	170,237	170,237
	mattonelle . . .	472.000	6.3498	92.368	0.7959	1,2426	195,695	195,695	195,695
	carbonella . . .	2.000	0.0135	180	0.0015	0.0024	180,000	90,000	180,000
	legna	28.250	0.1217	2,363	0.1900	0.0204	0.0318	83,646	107,292
TOTALE	924.750	7,8382	166.836	12.2372	1,4376	2,2444	183,412	180,412	183,412
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri	1.440	0.0124	4.059	0.0104	0.0350	0,0546	2,819	2,819
	olio per meccanismi e bocc. grasso e sevo .	1.822	0.0078	2.504	0.0122	0.0216	0,0337	1,374	1,374
TOTALE	3.262	0.0202	6,563	0.0316	0.0566	0,0883	2,012	2,012	2,012
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale . .	152	0.0013	798	0.0020	0.0069	0,0107	5,250	5,250
	petrolio	422	0.0036	1.046	0.0057	0.0090	0,0141	2,479	2,479
TOTALE	574	0.0049	1.844	0.0077	0.0159	0,0248	3,212	3,212	3,212
In complesso	combustibili . . .	2.949.046.945	(3) chilometri 116.384.013	524.024.946	(3) chilometri 158.861.303	(3) chilometri 116.384.013	177,690	178,452	178,452
	materie grasse per ungimento	6.802.088	0.0276	12.608.089	0.0377	0.0794	1,854	2,870	2,870
TOTALE	693.928	0.0044	2.628.170	0.0059	0.0165	0,0225	3,787	3,787	3,787

N.B. I consumi e le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio eseguito dalle locomotive di proprietà dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con personale e con materie proprie su tutta la rete esercitata.
 (1) In base agli addebiti dei magazzini.
 (2) A litantrace per i combustibili, ad olio per cilindri per le materie d'ungimento, ed a petrolio per le materie d'illuminazione.
 (3) Esclusi i percorsi di treni per prove,

(4) La percorrenza dei treni è costituita come segue:
 con locomotive, su linee F. S. dell'intera rete esercitata km. 116.584.821
 (*) meno treni per prove locomotive » 75.141
 Restano km. 116.509.680
 con automotrici, su linee F. S. km. 74.333
 (*) meno treni per prove automotrici »
 Restano km. 74.333
 Totale percorrenza treni » 116.584.013
 (*) Corse di prova di locomotive ed automotrici riparate, il cui consumo non entra in questo prospetto facendo carico alle officine come spesa di riparazione.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto (*) e relativa spesa. - Anno 1924-25.

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					
			km. I. 911.566	km. I. 921.734 (3)	km. I. 911.566	km. I. 921.734 (3)	per tonnellata	per tonnellata	
Combustibile	litantrace	21.593.750	11.2964	21.593.750	14.1901	3.721.885	2.4458	172,359	172,359
	mattonelle	5.253.200	2.7481	5.253.200	3.4521	1.019.344	0,6698	194,042	194,042
	carbonella	19.400	0,0051	9.700	0,0064	2.106	0,0014	108,557	217,113
	legna	606.581	0,1576	301.345	0,1081	51.676	0,0340	85,192	171,484
TOTALE	27.472.931	14,2072	27.157.995	17,8467	4.795.011	2,5084	3,1510	174,536	176,560
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri.	43.946	0,0230	43.946	0,0289	127.805	0,0840	2,908	2,908
	olio per meccanismi e boccole .	92.484	0,0242	46.242	0,0304	120.076	0,0848	1,396	2,791
	grasso e sevo	523	0,0005	1.046	0,0007	2.426	0,0016	4,638	2,319
TOTALE	136.953	0,0477	91.234	0,0600	259.307	0,1356	0,1704	1,893	2,842
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale	4.401	0,0023	4.401	0,0029	25.393	0,0167	5,770	5,770
	petrolio	5.651	0,0030	5.651	0,0037	14.006	0,0093	2,494	2,494
	TOTALE	10.052	0,0053	10.052	0,0066	39.489	0,0207	0,0260	3,928

(*) Esclusa la Libia.
 (1) In base agli addebiti dei magazzini.
 (2) A litantrace per combustibili, a olio per cilindri per le materie d'ungimento, ed a petrolio per le materie d'illuminazione.
 (3) Esclusa le corse di prova che furono di km. 12.

Accidenti nel servizio e loro conseguenze

SPECIE DEGLI ACCIDENTI	1923-24	1924-25	PERSONE MORTE O FERITE	1923-24			1924-25		
				Morti	Feriti	Totale	Morti	Feriti	Totale
Fuorviamenti di treni:			Viaggiatori:						
lungo la linea	98	140	per causa di accidenti . .	3	195	198	12	314	326
nelle stazioni	178	179	per propria imprudenza . .	14	529	543	15	660	675
Totale	276	319	per attentati e aggressioni	--	27	27	1	11	12
			per cause varie	6	135	141	12	223	235
Investimenti ed urti:			Totale	23	886	909	40	1.208	1.248
lungo la linea	441	535							
nelle stazioni	315	354	Media per ogni 100 mila viaggiatori trasportati (a percorso effettivo)	0,0226	0,8704	0,8930	0,0390	1,1791	1,2181
Totale	756	889	treni km. con viaggiatori . .	0,0346	1,3300	1,3706	0,0539	1,6288	1,6827
			» in complesso	0,0202	0,7782	0,7984	0,0309	0,9350	0,9659
Diversi:			Agenti:						
sviamenti di locomotive e carri in manovra	210	303	per causa di accidenti . .	10	131	141	19	161	180
urti in manovra	280	297	per propria imprudenza . .	34	195	229	45	172	217
incendi nei treni	42	57	per attentati e aggressioni	2	14	16	--	24	24
id. nelle stazioni	84	102	per cause varie	15	193	208	16	180	196
cadute di persone dai treni	130	144	Totale	61	533	594	80	537	617
sassi lanciati contro i treni con danni	160	675	Estranei:						
aggressioni	2	10	per causa di accidenti . .	8	37	45	19	46	65
altri attentati	84	53	per propria imprudenza . .	170	184	354	195	217	412
suicidi tentati o consumati	149	179	per attentati e aggressioni	--	3	3	1	1	2
Totale	1.141	1.820	per cause varie	18	34	52	30	40	70
			Totale	196	258	454	245	304	549
Totale generale	2.173	3.028	per suicidio	126	23	149	162	17	179

Carico, per compartimento, di merci e bestiame nel 1913-14 e dal 1915-16 al 1924-25.

L'annezza Media esercitata km.	COMPARTIMENTI DELEGAZIONI	Peso in tonnellate delle merci				Quantità dei carri caricati					
		per privati		Totale	con merci		con bestiame	Totale	medio carico per Carro (Tonn.)	giorno e km. di rete esercitata (tonn.)	
		a carro	in collettame		per servizio	completi					misti
1.820	Torino	6.083.605	658.395	408.487	7.150.487	493.685	286.116	29.229	830.580	9,80	10,76
1.440	Milano	7.896.260	982.290	324.263	9.202.852	645.207	321.355	23.258	1.005.788	9,75	17,51
1.300	Venezia	4.221.958	309.722	1.034.606	5.626.376	343.503	165.943	67.103	587.724	10,45	11,86
784	Trieste	5.484.079	109.928	381.407	6.035.414	432.502	54.602	28.470	525.772	11,48	21,09
514	Genova	8.361.652	445.266	717.865	9.524.813	596.718	145.981	43.970	786.318	12,49	50,77
1.133	Bologna	3.524.633	313.732	148.102	3.986.467	299.393	171.008	12.221	508.809	9,39	9,64
1.300	Firenze	5.493.101	455.955	916.503	6.835.559	408.095	163.603	61.704	645.100	11,21	14,31
1.123	Ancona	2.059.899	200.426	379.680	2.649.014	157.076	99.846	27.322	297.632	10,48	6,46
1.431	Roma	2.157.107	189.008	491.256	2.808.361	167.989	72.302	32.307	279.073	6,385	5,38
1.105	Napoli	2.330.070	252.522	554.391	3.136.983	195.553	102.287	32.006	335.950	10,11	7,78
1.116	Bari	1.552.139	122.274	284.025	1.958.438	132.234	62.747	17.840	214.818	9,71	4,81
979	Reggio C.	621.100	95.622	156.342	873.064	57.168	48.087	11.327	119.052	8,47	2,44
1.277	Palermo	2.420.961	278.267	299.204	2.998.402	198.303	92.030	22.126	316.340	10,04	6,43
423	Cagliari	264.493	73.591	46.474	384.528	25.869	17.716	4.524	51.006	8,45	2,49
15.745	Anno 1924-25	52.441.177	4.616.877	6.112.794	63.170.848	4.153.385	1.803.842	414.397	6.597.736	10,56	10,99
15.724	Anno 1923-24	43.840.634	4.109.206	6.195.969	54.145.809	3.572.185	1.660.660	423.216	5.806.442	10,19	9,41
15.707	Anno 1922-23	38.735.184	3.723.900	5.963.507	48.422.591	3.123.844	1.456.220	409.340	5.128.143	10,35	8,45
15.642	Anno 1921-22	33.243.766	3.349.085	5.084.879	41.677.670	2.679.883	1.214.846	356.554	4.382.565	9,80	7,30
15.628	Anno 1920-21	31.012.318	2.769.199	5.035.197	38.806.714	2.553.013	858.401	343.318	3.871.790	10,34	6,80
15.329	Anno 1919-20	32.653.877	2.244.468	4.828.987	39.727.332	2.781.420	551.800	346.139	3.788.135	10,77	7,08
14.337	Anno 1918-19	31.869.903	1.480.109	5.614.118	38.994.129	2.878.566	367.195	384.901	3.707.412	10,74	7,45
13.641	Anno 1917-18	31.754.926	1.473.292	5.495.210	38.653.428	2.898.097	316.871	366.267	3.711.297	10,79	7,76
13.868	Anno 1916-17	33.105.960	2.973.901	4.455.104	40.534.965	3.055.612	700.192	335.091	4.285.998	9,91	8,00
13.823	Anno 1915-16	30.547.925	3.902.425	3.833.093	38.283.443	2.848.211	1.076.941	299.233	4.457.494	9,08	7,57
13.619	Anno 1913-14	32.872.967	4.791.403	3.827.502	41.421.872	3.006.282	1.518.615	293.036	5.026.295	8,60	8,33

Specificazione del carico nel 1913-14 e nel decennio dal 1915-16 al 1924-25.

Anno finanziario	Tonnellate				Carri caricati						
	nelle stazioni interne	%	nei porti	%	su altre reti per le F. S.	%	totali	%	su altre reti per le F. S.	%	
1924-25	38.832.635	14,91	15.209.239	31,90	63.170.848	10,67	4.741.937	9,74	1.049.819	14,54	12,08
1923-24	33.794.054	12,31	13.491.871	8,91	54.145.809	11,82	1.321.097	13,57	916.570	12,61	13,23
1922-23	30.091.258	12,19	12.034.923	32,97	48.422.591	16,18	3.801.945	15,49	813.729	18,25	17,01
1921-22	26.822.058	10,34	10.120.572	2,79	41.677.670	7,40	3.294.622	16,36	688.162	3,20	13,19
1920-21	24.309.144	4,94	9.846.034	6,05	38.806.714	2,32	2.826.538	3,59	696.810	8,40	9,21
1919-20	25.572.496	1,73	10.480.305	11,27	39.727.332	1,88	2.728.568	0,55	727.993	8,90	2,18
1918-19	26.023.308	2,59	9.418.479	3,44	38.994.129	0,88	2.743.569	2,34	668.470	22,95	2,10
1917-18	26.714.224	1,06	7.665.341	45,07	38.653.428	4,64	2.809.413	12,46	513.678	28,90	13,41
1916-17	26.999.485	11,86	10.589.445	2,94	40.534.965	5,88	3.209.175	2,98	764.696	9,51	3,85
1915-16	24.136.625	0,42	11.455.057	27,94	38.283.443	1,65	3.307.722	3,80	845.041	12,99	2,57
1913-14	26.047.413	4,30	10.840.887	4,72	41.421.872	1,32	3.703.063	3,81	829.549	5,42	2,15

N.B. — Nel determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e con veicoli, nonché dei carri misti formati con merci di transito.

Carico per mese di merci e bestiame sulla rete esercitata.

ALLEGATO N. 31.

ANNI 1923-24 E 1924-25.

ANNO	MESE	PESO IN TONNELLATE DELLE MERCI					CARRI CARICATI					medio carico per carro (tonn.)	
		per privati		per servizio	totale	variazioni percentuali	con merci		per servizio	con bestiame	totale		variazioni percentuali
		a carro	in collettame				completi	per privati					
1924	Luglio	4.208.500	381.034	550.062	5.209.496	—	340.172	154.670	38.060	13.087	546.808	—	10,40
"	Agosto	4.417.183	367.633	586.150	5.370.966	—	353.543	148.803	39.326	14.227	555.809	—	10,53
"	Settembre	4.508.473	380.103	552.020	5.539.596	—	370.522	154.650	36.817	13.703	575.752	—	10,48
"	Ottobre	4.821.431	433.406	577.883	5.835.720	—	300.550	100.140	37.956	13.584	611.230	—	10,38
"	Novembre	4.086.331	380.100	471.009	4.937.590	—	330.690	149.417	32.358	11.515	523.980	—	10,29
"	Dicembre	4.261.022	388.316	493.480	5.145.827	—	340.771	160.338	33.394	10.731	545.237	—	10,34
1924	2° semestre	26.458.040	2.340.552	3.230.703	32.039.195	+ 19,19	2.126.248	937.018	218.520	76.010	3.358.006	+ 16,79	10,41
1923	2° semestre	21.847.130	2.094.395	2.938.492	26.880.017	—	1.781.030	812.057	201.700	81.433	2.876.220	—	10,23
1925	Gennaio	4.425.464	374.200	512.655	5.312.409	—	351.093	135.333	35.274	0.913	531.613	—	10,80
"	Febbraio	4.107.172	352.576	498.386	4.958.434	—	320.945	134.625	33.373	9.062	498.005	—	10,79
"	Marzo	4.456.027	300.507	458.933	5.306.067	—	347.799	148.874	32.104	10.850	539.687	—	10,67
"	Aprile	4.348.876	380.500	400.188	5.189.654	—	336.077	147.744	30.821	9.070	524.612	—	10,74
"	Maggio	4.401.762	395.036	506.659	5.306.457	—	340.450	154.206	33.813	9.478	538.046	—	10,71
"	Giugno	4.230.036	383.326	436.270	5.058.632	—	330.764	145.952	30.132	9.929	516.777	—	10,63
1925	1° semestre	25.082.237	2.276.325	2.873.001	31.131.653	+ 14,18	2.027.137	865.824	195.577	50.202	3.148.740	+ 7,46	10,72
1924	1° semestre	21.993.504	2.014.811	3.257.477	27.265.792	—	1.791.155	848.603	221.516	68.948	2.930.222	—	10,16
1924	Anno 1924-25	52.441.177	4.616.877	6.112.794	63.170.848	+ 16,07	4.153.385	1.803.842	414.397	136.112	6.507.736	+ 12,08	10,56
1924	Anno 1923-24	43.840.634	4.109.206	6.195.969	54.145.809	—	3.572.185	1.660.660	423.216	150.381	5.806.442	—	10,19

N.B. Nel determinare il carico medio per carro, non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e con veicoli, nonché dei misti formati con merci di transito.

PORTI	TONNELLATE																
	per conto commercio										per conto amministrazione						
	carboni	cereali		cotoni		petrolio	fosfati fosforiti e concimi	sale e tabacchi	altre merci	totale	%	carboni	altre merci	totale	%	Totale generale	
		per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero												carboni
Genova	2.320.435	1.068.122	210.991	151.710	11.054	1.828	106.633	89.386	1.694.005	5.654.230	•	287.051	20.717	398.368	•	5.902.598	
Venezia	646.729	175.176	15.819	73.976	4.589	33.549	242.482	42.932	168.226	1.403.475	•	184.647	7.263	101.910	•	1.595.385	
Trieste	120.957	50.920	172.821	12.496	62.331	34.669	20.732	37.696	888.942	1.401.564	•	95.285	499	95.754	•	1.497.318	
Fiume	513	498	•	•	•	•	39.430	62.055	682	140.912	•	7.093	3.264	10.327	•	254.417	
Savona	400.233	•	•	•	•	•	74.131	2.945	•	197.407	•	108.904	7.721	116.685	•	791.401	
Stazione S. Giuseppe di Cairo	335.027	•	•	•	•	•	•	•	•	11.517	•	•	•	•	•	346.544	
Livorno	588.909	118.037	•	497	•	•	70.887	61.602	20.819	130.631	•	324.313	6.706	331.019	•	1.328.401	
Spezia	280.478	•	•	•	•	•	51.369	•	•	92.230	•	92.103	•	92.103	•	516.180	
Ancona	115.216	12.543	•	44.139	•	•	30	94.852	18.423	70.474	•	118.254	5.141	123.395	•	479.075	
Civitavecchia .	297.452	99.884	•	•	•	•	•	8.045	22.316	46.829	•	103.341	•	103.341	•	577.867	
Napoli P. M. .	136.806	238.375	•	328	•	•	•	2.291	435	140.021	•	191.270	2.077	193.347	•	711.664	
Torre Annunziata	39.861	•	•	•	•	•	•	•	•	6.757	•	130.328	1.517	137.845	•	184.463	
Brindisi	12.626	5.530	•	•	•	•	•	1.122	234	18.265	•	59.289	298	59.587	•	97.364	
Altri porti del continente .	69.101	22.742	•	•	•	•	437	26.028	7.374	116.513	•	166.553	294	166.847	•	409.642	
Porti della Sicilia	79.793	19.900	•	•	•	•	21.063	32.192	1.053	132.788	•	144.582	547	145.129	•	432.478	
Porti della Sardegna	8.284	6.302	•	•	•	•	•	4.968	•	53.421	•	27.774	4.683	32.457	•	105.432	
Anno 1924-25	5.452.474	1.818.029	399.631	283.152	77.974	•	276.600	177.916	241.351	3.914.995	13.182.125	21,01	2.047.417	60.697	2.108.114	18,88	15.290.239
Anno 1923-24	4.409.018	1.512.820	185.106	198.094	17.035	•	167.231	547.616	173.323	3.682.965	10.893.271	+ 5,32	2.531.856	66.744	2.598.600	+ 53,61	13.491.871
Anno 1922-23	4.067.515	2.590.948	217.502	191.925	14.191	•	148.987	426.966	164.479	2.520.751	10.343.264	+ 19,09	1.641.567	50.092	1.691.659	+ 17,85	12.034.923
Anno 1921-22	3.476.477	2.199.656	403.010	127.787	15.401	•	132.110	369.612	153.160	1.807.971	8.685.184	+ 14,52	1.376.195	59.193	1.435.388	- 36,54	10.120.572
Anno 1920-21	1.904.505	2.253.133	492.584	146.747	15.276	•	111.742	423.853	169.191	2.067.011	7.581.042	- 4,85	2.133.939	128.053	2.261.992	- 9,87	9.846.034
Anno 1919-20	2.517.305	1.451.482	535.380	184.980	20.273	•	142.630	320.556	145.596	2.652.304	7.970.566	+ 16,48	2.255.029	254.710	2.509.739	- 2,55	10.180.305
Anno 1918-19	1.057.918	2.136.683	268.998	136.466	8.229	•	117.550	318.064	108.461	2.690.628	6.842.997	+ 12,00	2.385.836	189.646	2.575.482	+ 63,55	9.418.479
Anno 1917-18	1.033.159	2.013.193	997	89.268	1.419	•	136.794	170.083	103.909	2.560.735	6.109.607	- 22,49	1.463.007	92.727	1.555.734	- 42,51	7.665.341
Anno 1916-17	2.416.348	1.692.198	126.415	193.702	8.973	•	142.106	221.620	145.056	3.035.617	7.882.035	- 14,71	2.577.438	129.972	2.707.410	+ 22,33	10.589.445
Anno 1915-16	3.780.148	1.789.508	61.996	265.853	9.751	•	138.900	322.931	163.087	2.709.764	9.241.938	+ 12,13	2.148.379	64.740	2.213.119	+ 33,61	11.455.057
Anno 1913-14	4.681.936	758.570	96.583	172.895	11.730	•	102.780	532.090	174.802	2.210.394	8.741.780	- 8,44	1.981.510	117.567	2.099.107	+ 3,38	10.840.887

porti e corrispondente quantità di carri utilizzati.

1915-16 AL 1924-25.

CARRI															medio carico per carro (tonn.)	numero dei giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo		
per conto commercio										per conto amministrazione				totale generale				%	
carboni	cereali		cotoni		petrolio	fosfati fosforiti e concimi	sale e tabacchi	altre merci	totale	%	carboni	altre merci	totale						%
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero										carboni	altre merci	totale	%		
132.936	67.178	13.315	14.993	1.125	291	6.468	5.780	156.054	398.140	»	15.972	1.461	17.433	»	415.573	»	14,35	299	1.390
42.564	13.345	1.092	6.478	398	3.083	14.480	3.511	15.776	100.727	»	11.456	650	12.106	»	112.833	»	14,14	298	379
7.209	3.992	12.093	1.169	5.888	2.918	1.403	4.095	75.422	114.189	»	6.534	49	6.583	»	120.772	»	12,40	301	401
40	38	»	»	»	2.783	4.460	88	11.014	18.423	»	449	236	685	»	19.108	»	13,31	302	63
22.889	»	»	»	»	6.443	197	»	12.951	42.485	»	6.181	646	6.827	»	49.312	»	16,05	295	167
18.845	»	»	»	»	»	»	»	670	19.515	»	»	»	»	»	19.515	»	17,76	301	65
34.653	7.658	»	45	»	6.041	3.903	2.277	16.299	70.876	»	18.983	454	19.437	»	90.313	»	14,71	299	302
16.853	»	»	»	»	»	3.366	»	6.994	27.213	»	5.662	»	5.662	»	32.875	»	15,70	291	113
6.909	920	»	2.622	»	4	5.252	1.713	4.993	22.413	»	6.954	310	7.264	»	29.677	»	16,14	297	100
15.113	6.164	»	»	»	»	404	1.356	2.658	25.695	»	5.346	»	5.346	»	31.041	»	18,62	285	109
7.308	15.706	»	35	»	»	141	46	10.470	33.706	»	9.909	142	10.051	»	43.757	»	16,26	296	148
2.246	»	»	»	»	»	»	»	505	2.751	»	7.380	94	7.474	»	10.225	»	18,04	301	34
758	475	»	»	»	»	67	20	1.681	3.001	»	3.254	18	3.272	»	6.273	»	15,52	303	21
4.121	1.628	»	»	»	41	1.563	526	8.220	16.099	»	8.951	24	8.975	»	25.074	»	16,34	»	»
5.471	1.345	»	»	»	2.017	2.231	181	11.182	22.427	»	8.442	67	8.509	»	30.936	»	13,98	»	»
755	579	»	»	»	»	455	»	7.802	9.591	»	2.283	661	2.944	»	12.535	»	8,41	»	»
318.670	119.028	26.500	25.342	7.411	23.626	44.390	19.593	342.091	927.251	- 21,50	117.756	4.812	122.568	- 20,09	1.049.819	+ 14,54	14,56	»	»
258.713	98.450	11.691	18.225	1.550	14.604	33.278	13.764	312.911	763.186	+ 6,99	147.918	5.466	153.384	+ 52,81	916.570	+ 12,64	14,72	»	»
239.924	169.549	13.920	18.127	1.313	12.707	25.154	12.727	219.930	713.351	+ 18,71	96.388	3.990	100.378	+ 15,07	813.729	+ 18,25	14,79	»	»
205.699	142.188	27.838	11.581	1.453	11.307	22.054	12.168	166.641	600.929	+ 13,39	82.629	4.604	87.233	- 36,25	688.162	+ 3,20	14,71	»	»
113.302	141.838	35.724	14.387	1.488	9.618	24.915	12.799	175.907	529.978	- 7,06	127.686	9.152	136.838	- 13,27	666.816	- 8,40	14,77	»	»
155.334	94.444	39.069	15.804	1.990	11.876	18.580	12.055	220.459	670.211	+ 13,14	139.035	18.747	157.782	- 4,08	727.993	+ 8,90	14,41	»	»
66.423	136.086	20.951	13.024	835	9.644	19.140	8.577	229.304	563.984	+ 13,70	151.341	13.145	164.486	+ 63,78	668.470	+ 22,95	14,13	»	»
65.083	128.280	71	8.787	178	11.033	10.489	8.410	210.908	443.249	- 24,75	93.572	6.867	100.429	- 42,82	543.678	- 28,90	14,12	»	»
157.836	105.664	8.053	20.468	1.007	12.366	14.040	11.597	258.020	689.049	- 16,02	166.051	9.596	175.647	+ 23,26	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	6.000	143.664	+ 32,88	845.041	+ 12,99	13,57	»	»
320.911	65.536	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	»	»

Movimento delle merci nei porti.

PORTI	ANNI	CARICO				SCARICO		RIMANENZA DI MERCI in porto		
		Tonnellate	Variazione percentuale rispetto al 1923-24	Quantità di carri	Variazione percentuale rispetto al 1923-24	Medio carico per carro — tonnellate	Quantità di carri	Variazione percentuale rispetto al 1923-24	minima — tonnellate	massima — tonnellate
Genova	1924-25	5.962.508	+ 13,56	415.573	+ 14,47	14,35	115.201	+ 20,17	232.270	498.347
	1923-24	5.250.654		363.026		14,46	95.867		237.595	347.800
Venezia e Marghera	1924-25	1.595.385	+ 8,00	112.833	+ 13,00	14,14	29.957	+ 70,26	41.603	84.438
	1923-24	1.477.145		99.000		14,91	16.209		31.870	91.786
Trieste	1924-25	1.497.318	— 3,09	120.772	— 0,47	12,40	102.013	+ 16,00	—	—
	1923-24	1.545.041		121.310		12,73	87.941		—	—
Fiume	1924-25	254.417		19.108	—	13,31	22.937	—	—	—
	1923-24	—		—		—	—		—	—
Savona e funivie	1924-25	1.137.945	+ 30,51	68.827	+ 27,90	16,53	8.615	+ 41,39	51.280	99.265
	1923-24	871.896		53.812		16,20	6.093		69.400	107.180
Livorno	1924-25	1.328.401	+ 27,29	90.313	+ 23,25	14,71	32.897	+ 25,63	34.640	86.400
	1923-24	1.043.620		73.279		14,24	26.186		18.520	57.400
Spezia	1924-25	516.180	+ 12,15	32.875	+ 18,27	15,70	940	+ 5,26	18.000	43.180
	1923-24	460.254		27.796		16,56	893		16.000	61.200
Ancona	1924-25	479.075	— 6,11	29.677	— 5,86	16,14	5.899	+ 19,70	313	15.715
	1923-24	510.246		31.523		16,10	4.928		400	23.600
Civitavecchia	1924-25	577.867	+ 44,11	31.041	+ 40,41	18,62	13.516	+ 131,04	2.800	29.558
	1923-24	401.000		22.107		18,14	5.850		3.800	30.655
Napoli P. M.	1924-25	711.664	+ 0,05	43.757	+ 2,10	16,26	21.491	+ 36,06	69.540	100.548
	1923-24	711.316		42.855		16,60	15.795		66.742	113.690
Torre Annunziata	1924-25	184.463	+ 0,59	10.225	+ 0,33	18,04	3.120	+ 67,74	8.922	50.180
	1923-24	183.374		10.191		17,99	1.860		9.137	37.865
Brindisi	1924-25	97.364	— 0,47	6.273	+ 6,96	15,52	2.941	+ 44,24	—	—
	1923-24	97.828		5.865		16,68	2.030		—	—
Altri porti minori del continente (1)	1924-25	409.642	— 2,07	25.074	— 1,00	16,34	—	—	—	—
	1923-24	418.306		25.328		16,52	—		—	—
Porti della Sicilia (2)	1924-25	432.488	— 1,84	30.963	+ 0,76	13,98	—	—	—	—
	1923-24	440.594		30.704		14,35	—		—	—
Porti della Sardegna (3)	1924-25	105.432	+ 30,81	12.535	+ 29,44	8,41	—	—	—	—
	1923-24	80.597		9.684		8,32	—		—	—
TOTALI	1924-25	15.290.239	+ 13,33	1.049.819	+ 14,54	14,56	—	—	—	—
	1923-24	13.491.871		916.570		14,72	—		—	—

(1) Castellammare di Stabia — Reggio Calabria — Taranto — Gallipoli — Bari — Barletta — Ortona — Castellammare Adriatico — Ravenna.
(2) Palermo — Messina — Catania — Siracusa — Licata molo e porto — Porto Empedocle.
(3) Cagliari — Terranova Pausania — Golfo Aranci — Porto Torres.

Quantità dei carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1915 al 1924.

COMPARTIMENTI	SETTEMBRE		OTTOBRE		NOVEMBRE		TOTALE		TOTALE GENERALE	ANNOTAZIONI
	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti		
Torino	1.150	1.029	2.499	1.683	822	675	4.381	3.387	7.768	
Milano	438	3.269	1.266	6.730	285	4.815	1.989	14.814	16.803	
Ven-zia	597	272	1.177	611	335	206	2.109	1.089	3.198	
Genova	274	169	567	258	338	137	1.179	564	1.743	
Bologna	2.095	565	10.828	585	4.235	117	23.158	1.207	24.425	
Pirenze	253	90	695	171	662	93	1.610	354	1.964	
Ancona	1.694	190	3.786	504	574	149	6.054	843	6.897	
Roma	389	36	714	45	163	17	1.266	98	1.364	
Napoli	177	152	1.146	362	738	49	2.061	503	2.624	
Bari	1.842	1.010	3.260	805	1.110	359	6.212	2.174	8.386	
Reggio C.	160	23	347	31	184	27	691	81	772	
Palermo	1.389	685	1.276	506	1.191	496	3.856	1.687	5.543	
Totale anno 1924 . .	10.458	7.490	33.471	12.201	10.637	7.140	54.566	26.921	81.487	
Totale anno 1923 . .	4.231	4.705	24.135	9.249	3.166	330	31.532	14.284	45.816	
Totale anno 1922 . .	7.601	7.143	20.103	6.636	2.953	419	30.657	14.198	44.855	
Totale anno 1921 . .	7.966	6.202	16.113	5.070	1.902	258	25.981	11.530	37.511	
Totale anno 1920 . .	11.304	7.802	15.711	4.720	1.519	224	28.534	12.746	41.280	
Totale anno 1919 . .	7.484	7.496	21.203	9.537	2.956	611	31.643	17.644	49.287	
Totale anno 1918 . .	5.326	6.435	15.547	6.320	1.772	261	22.645	13.016	35.661	
Totale anno 1917 . .	7.454	8.654	24.845	9.996	757	182	33.056	18.832	51.888	
Totale anno 1916 . .	13.313	10.047	27.308	8.800	3.956	553	44.577	19.400	63.977	
Totale anno 1915 . .	9.645	7.428	19.826	5.990	2.113	447	31.584	13.865	45.449	

Quantità dei carri caricati di agrumi in SICILIA ed in CALABRIA. - nel 1913-14 e dal 1914-15 al 1924-25.

ANNO	MESE	IN SICILIA													IN CALABRIA		
		Quantità carri caricati	del quali passarono in continente per destinazioni											Totale generale	per l'Interno	per l'estero	Totale
			italiane	estero													
		Ven- timiglia	Modane	Domo- dossola	Laiuno	Chiasso	Brennero	Tarvisio	Postumia	Totale							
1924	Luglio	478	2	68	8	—	47	77	4	4	210	688	92	—	92		
	Agosto	124	1	13	1	—	15	39	2	4	75	199	1	—	1		
	Settembre	154	1	20	1	—	16	18	2	5	63	217	2	—	2		
	Ottobre	271	4	32	5	—	55	130	6	20	252	523	202	20	222		
	Novembre	627	12	104	20	—	138	298	45	82	699	1.326	234	112	346		
	Dicembre	949	6	78	14	—	203	496	109	119	1.025	1.974	739	162	901		
	Gennaio	608	3	52	10	—	242	946	237	122	1.612	2.220	584	184	768		
	Febbraio	611	10	36	11	—	213	597	238	152	1.257	1.868	706	154	860		
	Marzo	655	6	46	23	—	268	641	287	113	1.384	2.039	804	143	947		
	Aprile	987	4	89	16	—	376	652	378	100	1.615	2.602	624	46	670		
	Maggio	620	2	81	15	—	311	481	96	18	1.004	1.624	168	10	178		
	Giugno	597	1	89	15	—	241	360	87	18	811	1.408	164	13	177		
Anno 1924-25	30.401	52	708	139	—	2.125	4.735	1.491	757	10.007	16.688	4.320	844	5.164			
Anno 1923-24	26.888	174	1.185	218	—	1.577	3.370	259	249	7.032	15.231	3.890	203	4.093			
Anno 1922-23	21.524	257	1.895	249	—	1.077	1.874	180	186	5.718	12.990	4.178	121	4.299			
Anno 1921-22	23.645	729	3.001	161	—	1.183	3.351	809	58	9.292	15.524	2.902	266	3.168			
Anno 1920-21	20.077	266	833	152	—	2.255	4.516	468	—	8.490	13.582	3.475	397	3.872			
Anno 1919-20	19.723	446	1.107	258	—	2.803	1.232	303	—	6.149	13.002	2.724	46	2.770			
Anno 1918-19	16.976	734	537	216	—	2.157	—	—	—	3.644	10.625	3.698	7	3.705			
Anno 1917-18	12.476	851	28	34	—	916	—	—	—	1.829	7.143	1.808	3	1.811			
Anno 1916-17	23.797	120	135	27	15	7.868	—	—	—	8.165	14.630	3.289	356	3.645			
Anno 1915-16	22.800	102	161	439	64	6.497	—	—	—	7.263	12.963	—	—	—			
Anno 1913-14	26.534	—	94	128	—	782	742	1.208	2.533	5.287	7.304	—	—	—			

Traffico delle merci importate dalle ferrovie estere (1).

ANNI 1923-24 E 1924-25.

ANNO	MESE		TRANSITO DI																TOTALE							
			Ventimiglia		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero		S. Candido		Tarvisio				Piedicolle		Postumia		Fiume	
			Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.			Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.
1924	Luglio	20.234	1.475	48.021	3.841	88.834	5.444	21.155	1.281	60.562	4.297	16.430	1.203	5.669	4.79	66.151	4.934	25.910	2.129	77.250	7.352	4.682	249	434.010	32.734	
	Agosto	22.801	1.603	69.979	4.752	115.697	6.853	13.924	970	54.481	3.985	16.081	1.203	4.618	351	55.992	4.304	28.133	2.124	80.551	7.216	6.156	478	468.323	33.839	
	Settembre . .	23.758	1.744	64.308	4.640	87.846	5.689	15.556	1.156	65.793	4.434	17.934	1.541	5.023	385	63.337	4.929	26.018	1.972	75.281	6.761	9.191	747	454.045	33.998	
	Ottobre	23.162	1.760	56.792	4.120	88.970	5.946	38.401	2.125	76.069	5.672	19.804	1.793	6.417	495	69.709	5.326	30.614	2.211	84.112	8.252	16.042	1.341	510.092	39.041	
	Novembre . . .	24.560	1.817	35.558	2.552	62.582	4.445	16.654	1.081	80.214	5.773	20.075	1.643	5.617	418	65.499	5.024	36.043	2.709	106.927	9.548	18.250	1.458	472.579	36.478	
	Dicembre . . .	28.063	2.231	49.561	3.483	64.795	4.463	14.752	1.052	80.038	6.521	77.984	4.865	6.742	593	80.086	6.201	51.008	3.623	132.417	11.679	23.010	1.932	608.406	46.553	
1925	Gennaio	22.519	1.786	48.648	3.392	69.596	4.697	13.855	954	93.947	7.440	84.585	5.407	6.562	479	74.504	5.697	39.335	3.033	114.422	8.346	21.749	1.859	589.692	43.070	
	Febbraio . . .	14.725	1.265	53.742	3.775	65.326	4.166	14.077	947	79.282	5.011	29.026	2.171	6.191	436	64.360	4.978	32.709	2.449	125.253	8.374	25.375	2.039	510.066	35.611	
	Marzo	17.168	1.509	56.062	4.291	71.101	4.589	11.327	833	99.233	6.748	26.009	1.876	6.121	456	72.637	5.556	29.566	2.290	108.978	7.468	21.593	1.752	519.737	37.374	
	Aprile	19.062	1.519	53.657	4.020	73.195	4.911	9.573	697	99.402	6.539	34.780	2.348	6.141	439	61.632	4.741	28.044	2.092	105.941	7.162	12.495	1.004	503.923	35.472	
	Maggio	14.710	1.230	58.097	4.182	83.761	5.419	10.821	785	101.733	6.666	33.006	2.253	6.821	495	75.192	5.817	26.351	2.020	105.095	7.049	13.907	1.135	529.500	37.054	
	Giugno	13.874	1.122	62.863	4.436	85.507	5.241	12.295	921	106.756	6.821	26.479	1.942	5.388	400	66.191	5.047	22.211	1.781	100.246	6.455	14.811	1.186	516.621	35.372	
	ANNO 1924-25	244.672	19.061	657.288	47.484	957.120	61.863	192.390	12.802	997.530	69.907	402.109	28.245	71.250	5.286	815.200	62.574	376.488	28.439	1.216.493	96.662	187.264	15.283	6.117.594	446.666	
	ANNO 1923-24	253.079	18.695	627.839	46.205	418.113	31.517	118.081	9.921	469.806	50.767	531.606	34.823	69.865	5.124	985.957	65.005	282.156	16.818	740.462	67.437	—	—	4.467.024	316.352	

(1) Questi dati sono compresi nei prospetti generali delle merci - Allegati n. 30 e 31.

Traffico delle merci esportate sulle ferrovie estere (1).

ANNI 1923-24 E 1924-25.

ANNO	MESE	TRANSITO DI																TOTALE							
		Ventimiglia		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero		S. Candido		Tarvisio		Piedicolle		Postumia		Fiume			
		Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.	Tonn.	Carr.		
1924	Luglio . .	8.473	749	30.317	2.652	14.727	1.272	17.594	1.421	27.176	3.479	49.206	5.822	1.156	111	39.619	2.026	12.084	968	42.073	3.858	5.808	391	247.933	23.649
	Agosto . .	8.415	737	23.540	2.247	14.825	1.261	11.637	1.002	24.094	3.067	35.109	4.620	720	76	31.795	2.276	12.369	922	51.606	4.482	7.686	562	221.886	21.252
	Settembre . .	8.679	705	25.872	2.411	23.639	2.000	21.066	1.714	29.109	3.716	47.422	5.146	1.083	129	33.688	2.547	14.192	1.014	49.911	4.406	9.799	742	263.860	24.581
	Ottobre . .	9.226	790	33.342	3.063	29.758	2.458	18.876	1.602	38.758	4.766	53.464	5.136	1.668	170	29.118	2.234	23.506	1.708	42.333	4.336	3.290	270	283.281	26.533
	Novembre . .	9.179	933	32.009	2.998	18.876	1.705	15.596	1.338	36.249	4.404	27.718	2.470	1.265	108	21.591	1.708	16.962	1.236	53.761	4.254	6.221	474	239.507	21.628
	Dicembre . .	7.642	785	27.244	2.801	15.133	1.300	15.549	1.422	29.097	3.916	39.390	3.484	1.400	134	26.464	2.042	21.408	1.583	77.511	5.947	6.621	552	267.470	23.996
1925	Gennaio . .	6.843	637	21.055	2.073	19.750	1.747	23.518	1.794	28.685	3.777	39.774	3.633	1.145	82	28.296	2.184	17.447	1.375	66.427	5.020	11.529	898	264.469	23.220
	Febbraio . .	5.871	591	17.206	1.748	8.357	797	9.728	970	25.475	3.350	39.823	3.780	699	57	26.376	2.026	18.058	1.402	78.756	5.190	9.335	714	239.684	20.625
	Marzo . . .	4.688	460	18.484	1.795	15.150	1.318	12.149	1.170	26.931	3.389	43.976	3.966	742	61	30.964	2.327	18.581	1.423	86.370	5.772	12.757	996	270.792	22.641
	Aprile . . .	5.148	558	17.628	1.608	14.817	1.349	13.957	1.235	29.061	3.558	34.442	3.109	692	69	30.201	2.320	26.132	2.013	111.040	7.371	9.471	707	292.589	23.897
	Maggio . . .	5.549	652	20.958	1.934	12.757	1.361	10.464	1.085	37.541	4.301	39.864	3.393	789	80	40.487	3.107	16.780	1.341	85.980	5.700	15.748	1.152	286.917	24.106
	Giugno . . .	5.511	609	21.058	1.987	18.588	1.721	8.807	1.042	51.570	5.177	73.876	6.964	776	70	47.663	3.678	15.081	1.120	76.528	5.126	15.025	1.112	335.083	28.606
	Anno 1924-25 . .	85.224	8.206	288.773	27.281	206.397	18.299	178.911	15.825	383.746	46.930	524.174	51.513	12.075	1.138	385.662	29.375	212.600	16.135	822.298	61.463	113.590	8.570	3.213.480	254.734
	Anno 1923-24 . .	138.917	11.527	381.053	32.747	189.451	16.817	192.517	16.052	322.273	36.795	375.275	33.516	5.796	616	766.822	53.450	150.080	9.272	490.742	44.568	—	—	3.010.926	255.358

(1) Questi dati sono compresi nei prospetti generali del carico delle merci — Allegati n. 30 e 31.

Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci.

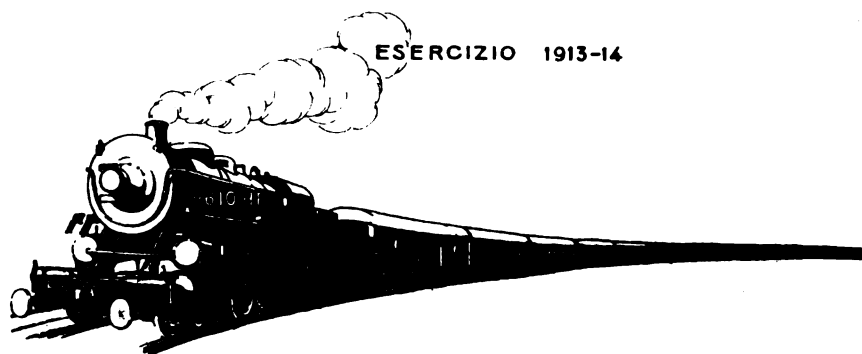
ANNI	PESO delle merci accettate pel trasporto (escluso il bestiame) (1)	QUANTITÀ degli assi di carri caricati con merci (escluso il bestiame) (1)	MEDIO carico per asse	PERCORRENZA DEI CARRI DA MERCI sulla rete esercitata				PER- CORSO medio per trasporto di merci (5:3)	TONNELLATE- CHILOMETRO approssimative di traffico merci (escluso il bestiame) (1)	INTEN- SITÀ media del traffico merci per chilometro di rete esercitata
				a carico (escluso il bestiame) (1)	a vuoto	Media per asse di carro circolante				
						a carico	a vuoto			
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10 (5 x 4)	11
	tonn.	assi	tonn.	assi-chilom.	assi-chilom.	chilom.	chilom.	chilom.	tonn.-chilom.	tonn.-chilom.
1910-11	37.564.211	8.828.812	4,254	1.453.078.557	425.984.871	9.789	2.773	164,58	6.182.317.846	462.922
1911-12	39.101.419	9.227.343	4,237	1.530.613.347	433.529.571	9.956	2.716	165,88	6.486.143.384	485.853
1912-13	40.881.465	9.534.686	4,287	1.590.461.398	465.097.923	9.833	2.772	166,81	6.819.437.177	502.649
1913-14	41.421.872	9.708.135	4,267	1.657.015.159	469.498.965	9.849	2.687	170,68	7.069.885.113	519.119
1914-15	37.660.475	8.777.274	4,291	1.665.023.733	543.918.017	9.625	2.982	189,70	7.144.192.107	521.170
1915-16	38.283.443	9.002.164	4,252	2.063.267.131	741.915.033	11.201	3.817	229,20	8.774.565.136	634.780
1916-17	40.534.965	8.648.152	4,687	2.364.625.184	846.444.733	12.370	4.272	273,43	11.083.475.480	799.212
1917-18	38.653.428	8.021.966	4,818	2.205.571.137	767.279.146	10.807	3.666	274,94	10.627.373.494	779.076
1918-19	38.994.129	8.321.484	4,686	2.190.833.252	634.300.772	9.801	2.803	263,27	10.265.984.342	716.048
1919-20	39.727.332	7.878.188	5,043	1.942.529.121	430.788.310	8.455	1.830	246,57	9.795.568.251	639.022
1920-21	38.806.714	7.922.558	4,899	1.759.912.870	435.275.570	7.091	1.721	222,14	8.620.523.237	551.608
1921-22	41.677.670	8.601.196	4,843	1.775.370.823	525.684.495	6.872	2.035	206,41	8.598.120.896	549.682
1922-23	48.422.591	10.112.025	5,107	1.934.050.062	572.695.069	7.984	2.303	191,26	9.877.193.666	628.840
1923-24	54.145.809	11.470.491	5,025	2.047.553.741	611.525.228	8.711	2.539	178,56	10.463.052.943	665.419
1924-25	63.170.848	12.921.653	5,207	2.341.832.045	707.112.814	8.747	2.589	181,23	12.210.348.020	775.506

N.B. - Nel determinare il carico medio per asse non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e con veicoli, nonchè dei carri misti formati con merci di transito.
(1) Compresi i trasporti in servizio dell'Amministrazione.

PERCORRENZA TRENI VIAGGIATORI E VIAGGIATORI TRASPORTATI

Potenza media
della locomotiva

610 HP.



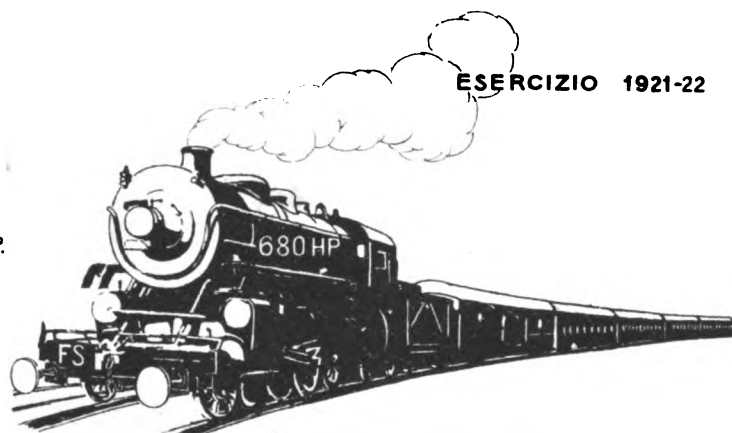
73 MILIONI DI TRENI CHILOMETRO

Viaggiatori Km.



4930 MILIONI

680 HP.

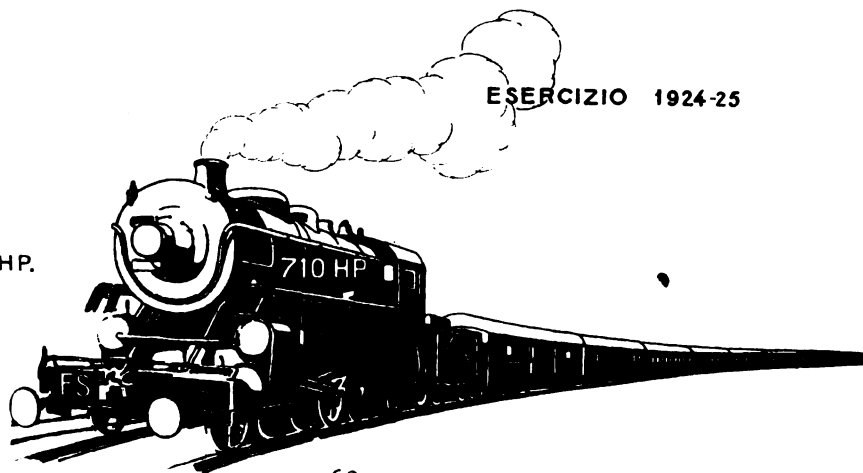


59 MILIONI DI TRENI CHILOMETRO



6640 MILIONI

710 HP.



69 MILIONI DI TRENI CHILOMETRO



8300 MILIONI

PERCORRENZA TRENI MERCI E MERCI TRASPORTATE

ESERCIZIO 1913-14

Potenza media
della locomotiva

610 HP.



45 MILIONI DI TRENI CHILOMETRO

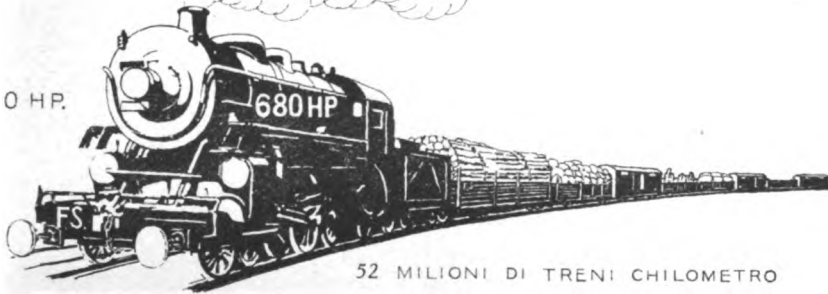
Tonnellate Km.



7070 MILIONI

ESERCIZIO 1921-22

680 HP.



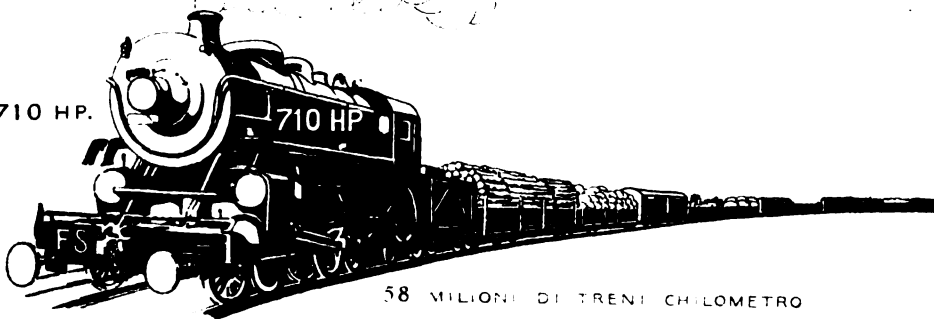
52 MILIONI DI TRENI CHILOMETRO



8600 MILIONI

ESERCIZIO 1924-25

710 HP.



58 MILIONI DI TRENI CHILOMETRO



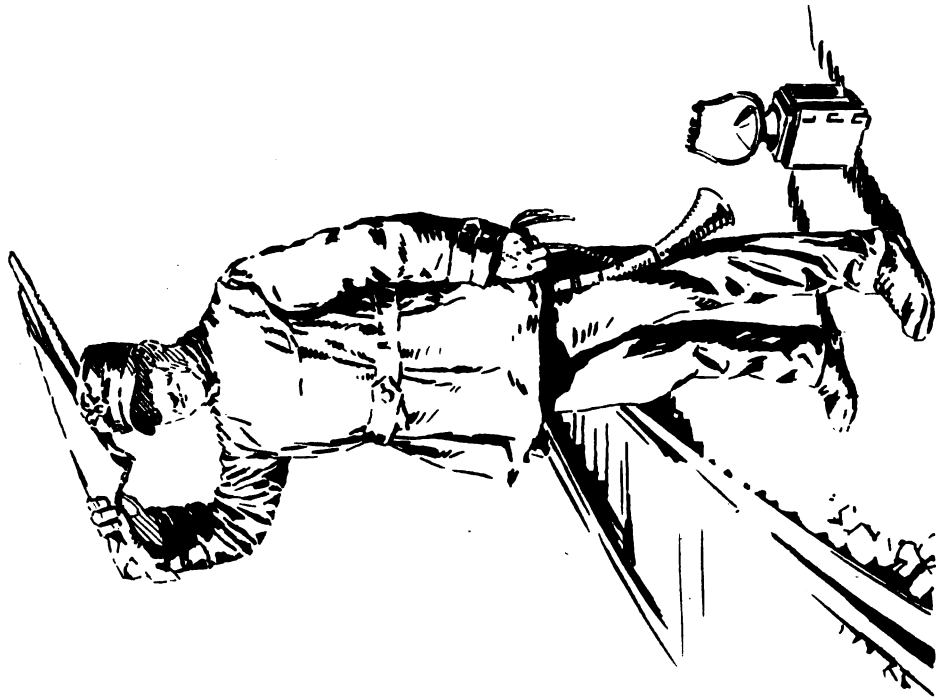
12000 MILIONI

ROMA - STAB. POLIGRAFICO AMM. STATO



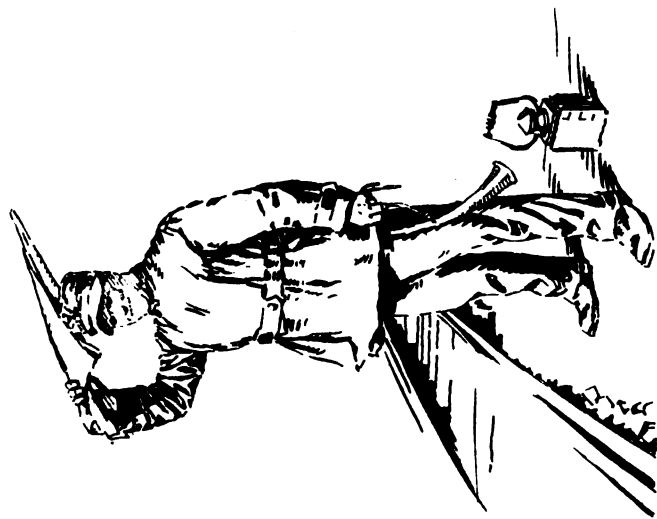
QUANTITATIVO MEDIO DI PERSONALE
IMPIEGATO PER OGNI MILIONE
DI ASSI-KILOMETRO

ESERCIZIO 1921-22



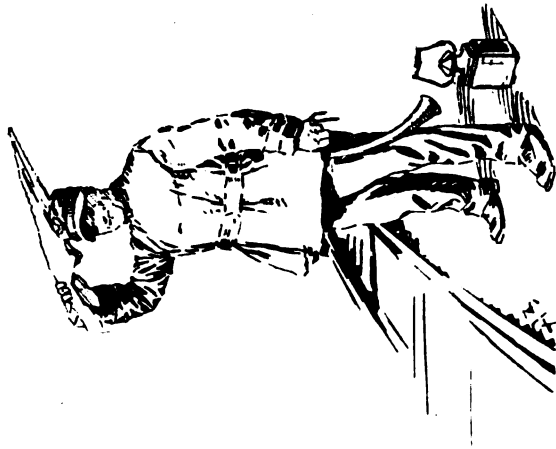
60,4 AGENTI

ESERCIZIO 1913-14



38,66 AGENTI

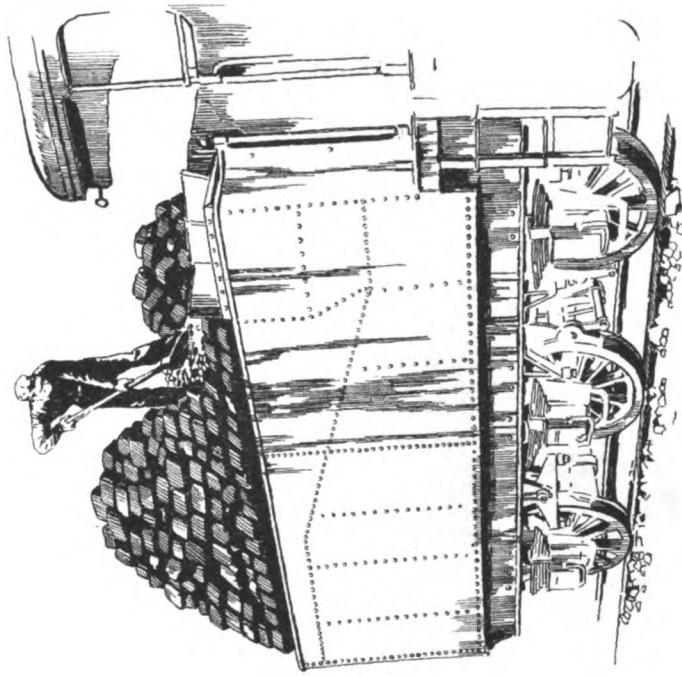
ESERCIZIO 1924-25



35,27 AGENTI

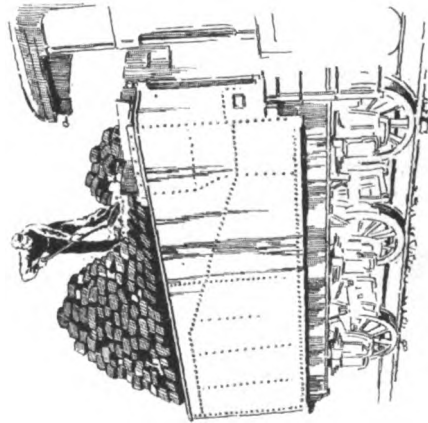
CARBONE CONSUMATO
(PER OGNI 1000 TONN-KM. VIRTUALI RIMORCHIATE)

ESERCIZIO 1921-22



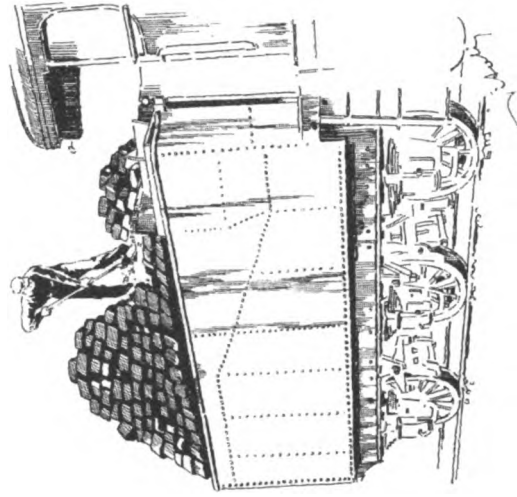
Kg. 78,6

ESERCIZIO 1913 -14



Kg. 53,9

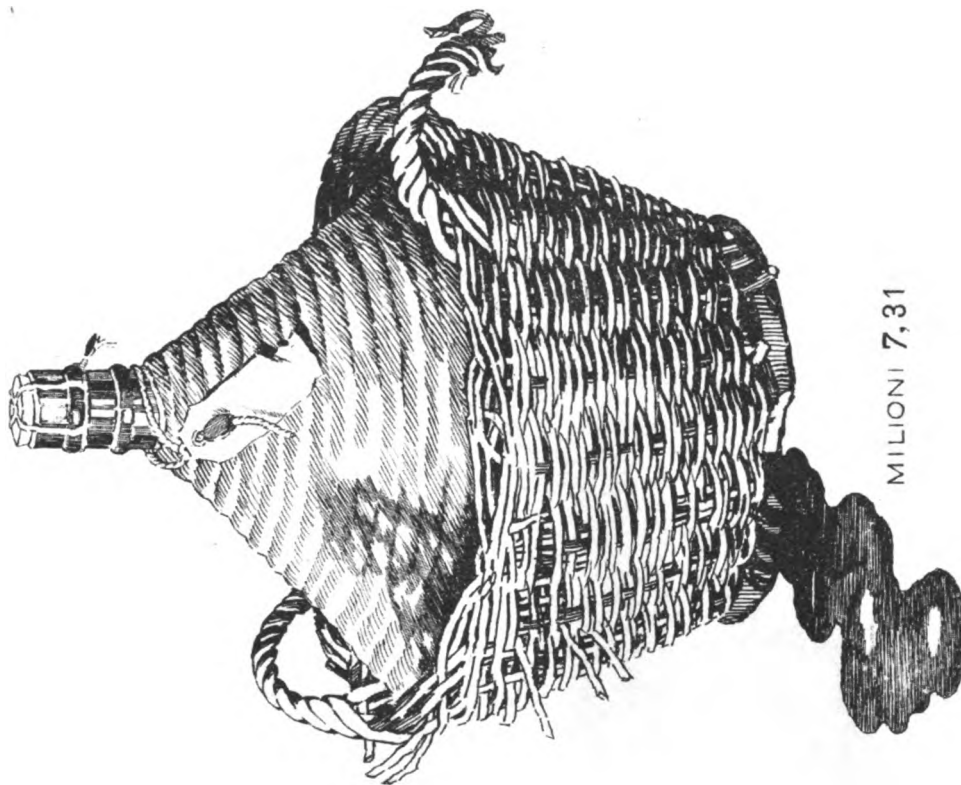
ESERCIZIO 1924-25



Kg. 58,7

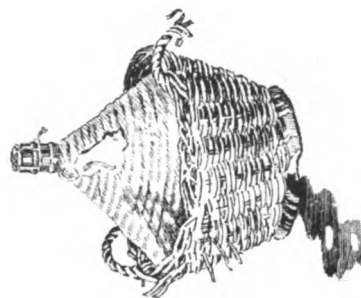
INDENNIZZI COMMERCIALI
(PER OGNI 100 MILIONI DI PRODOTTO MERCI)

ESERCIZIO 1921-22



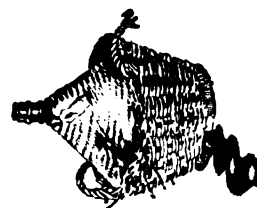
MILIONI 7,31

ESERCIZIO 1913-14



MILIONI 1,18

ESERCIZIO 1924-25

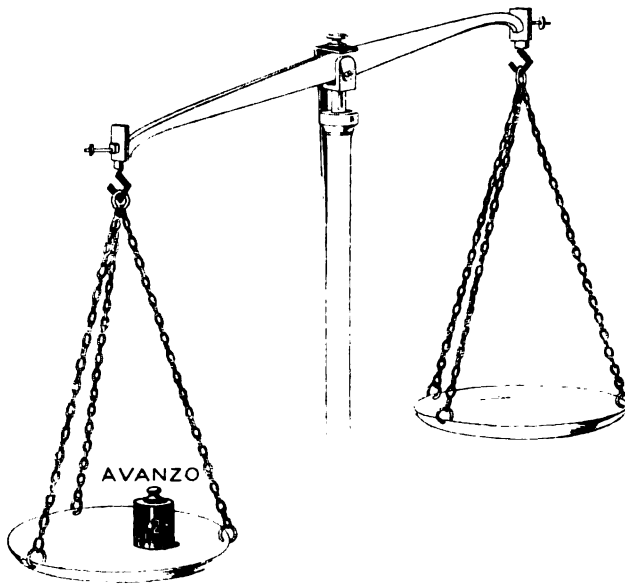


MILIONI 0,54

BILANCIO DELL AZIENDA

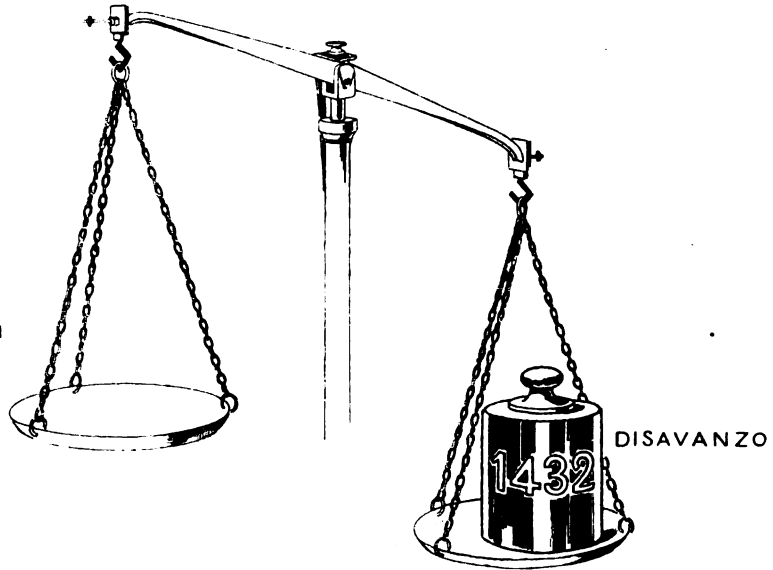
ESERCIZIO 1913-14

ENTRATE	615	MILIONI
SPESE	<u>587</u>	..
AVANZO	28	..



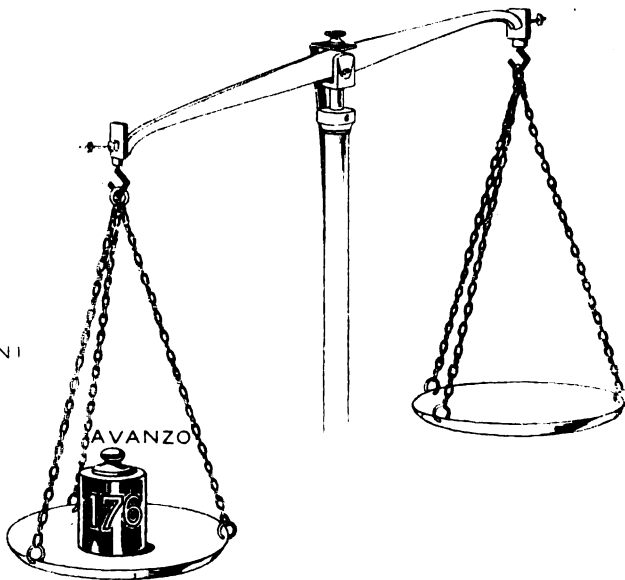
ESERCIZIO 1921-22

ENTRATE	3217	MILIONI
SPESE	<u>4649</u>	..
DISAVANZO	1432	..



ESERCIZIO 1924-25

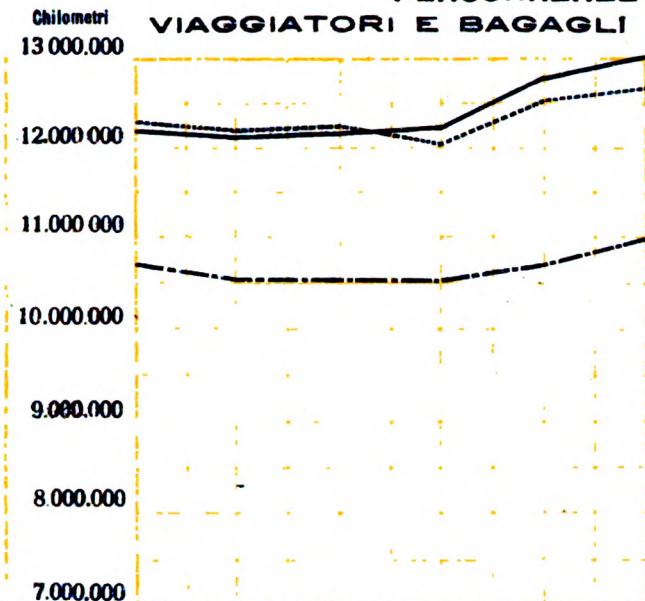
ENTRATE	4302	MILIONI
SPESE	<u>4126</u>	..
AVANZO	176	..



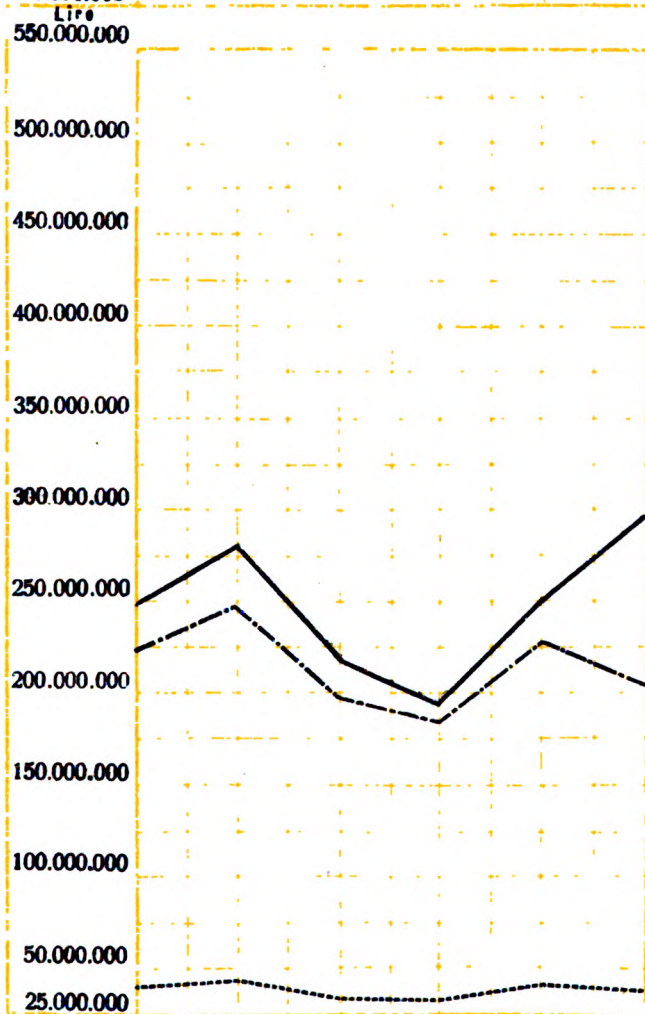
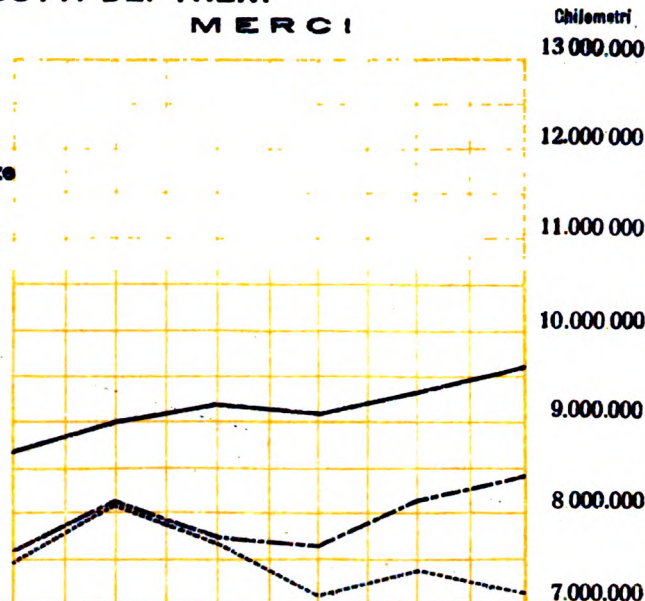
PERCORRENZE E PRODOTTI DEI TRENI

VIAGGIATORI E BAGAGLI

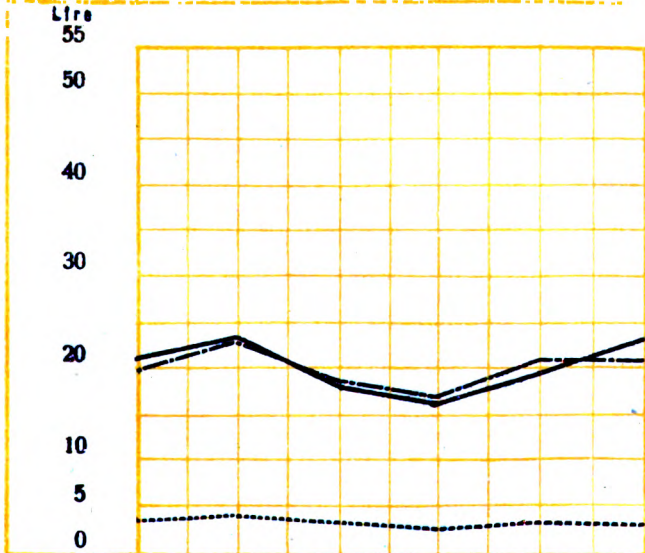
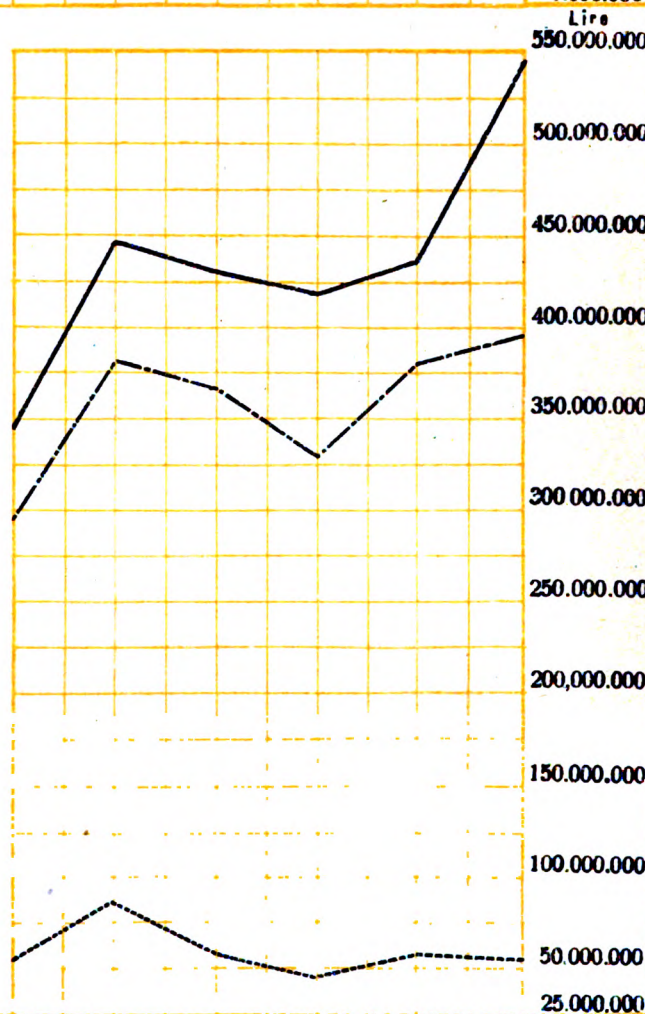
MERCÌ



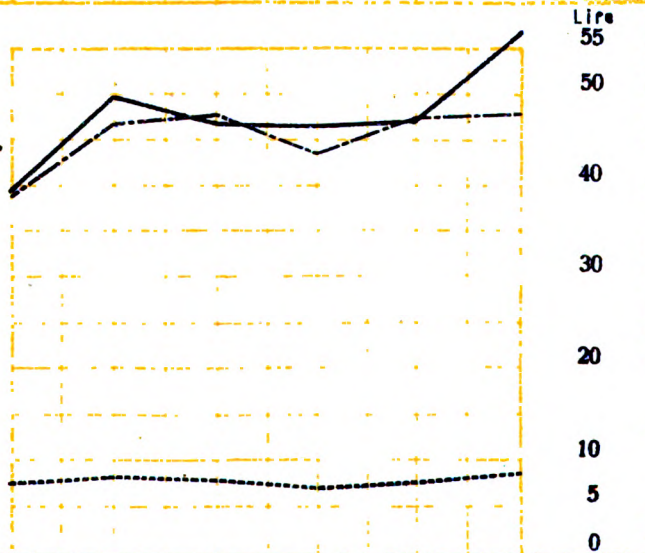
Percorenze
dei
treni del
traffico



Prodotti
del
traffico



Prodotti
del
treno Km.

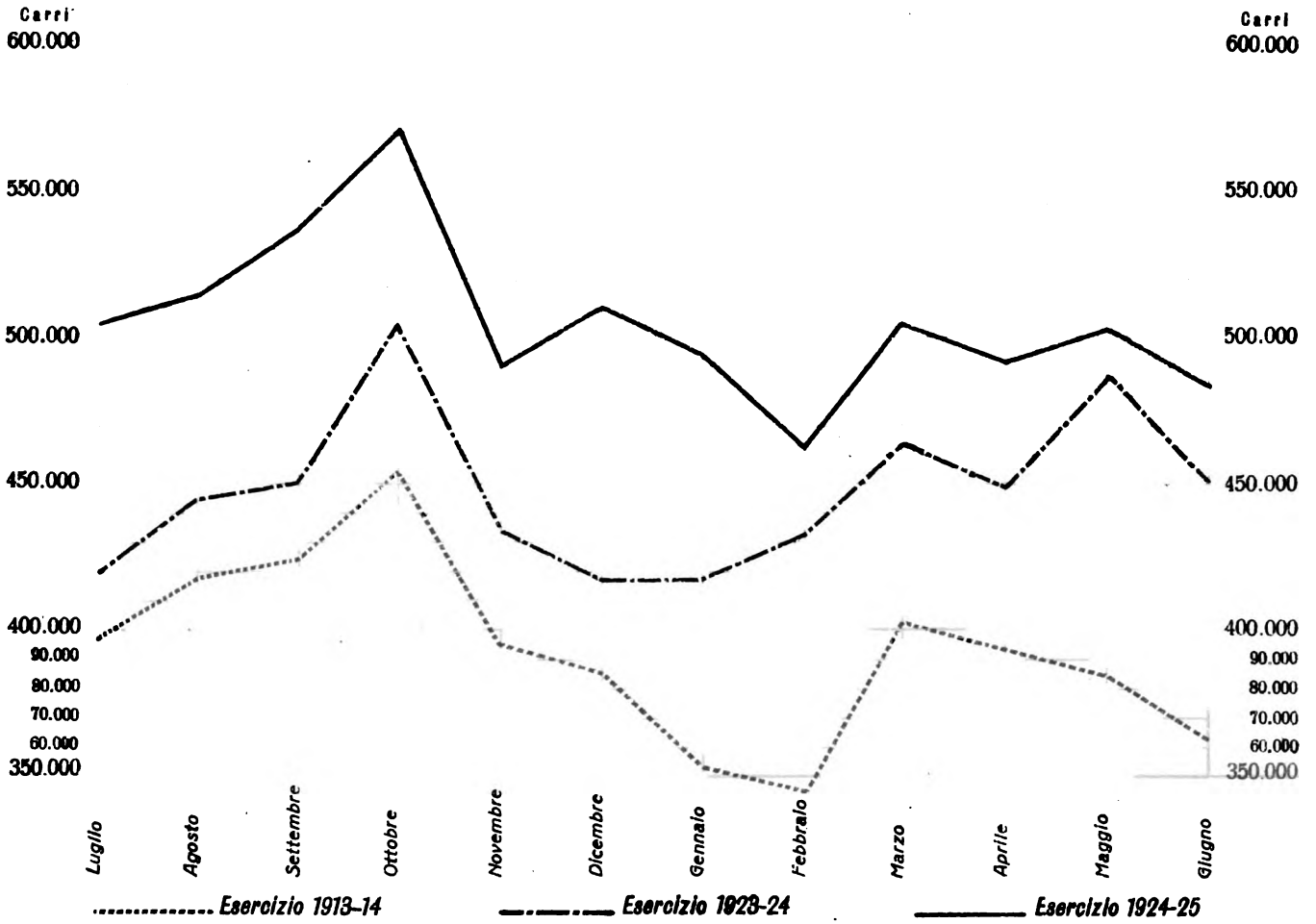


..... Esercizio 1913-14

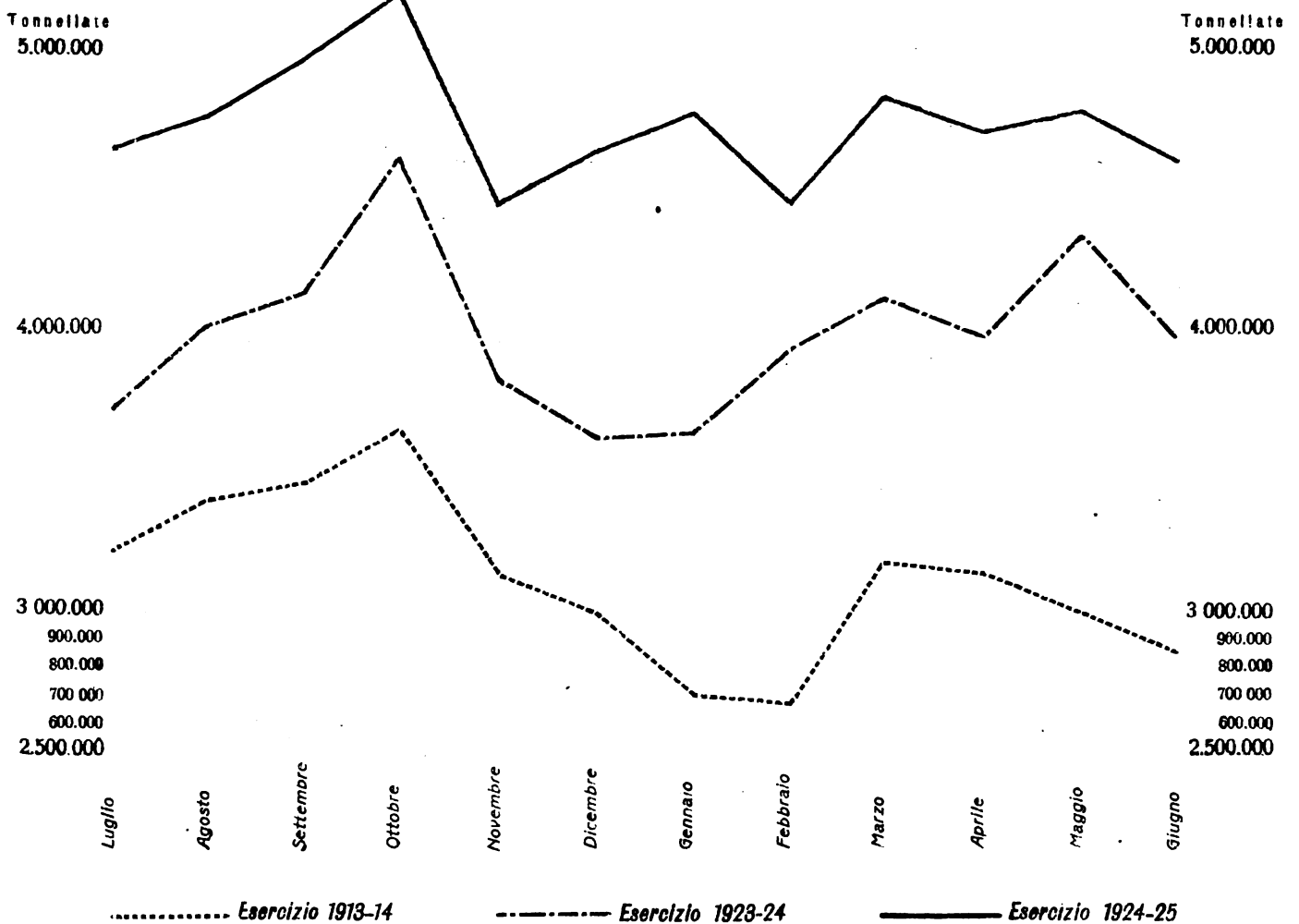
----- Esercizio 1923-24

———— Esercizio 1924-25

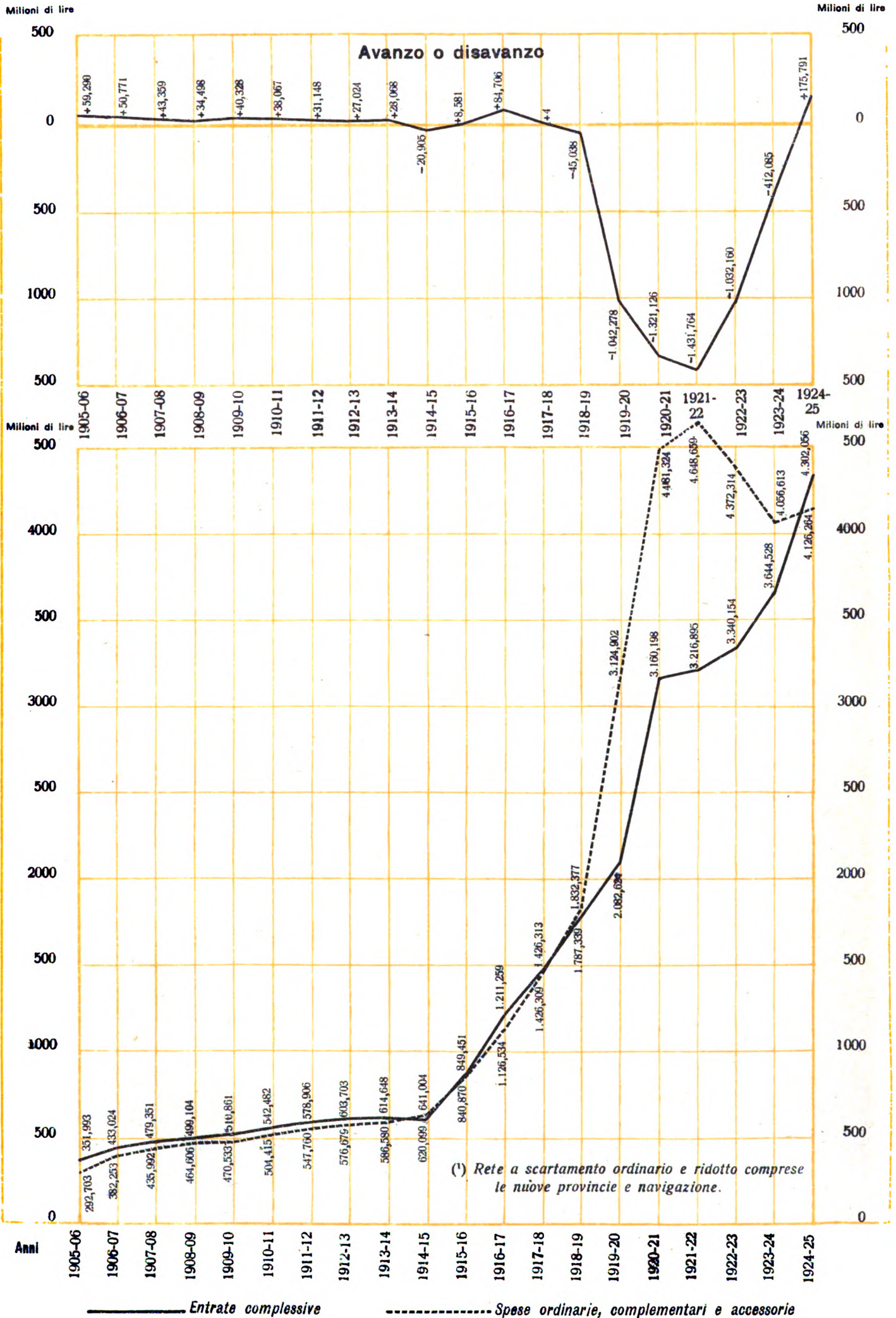
CARRI CARICATI PER TRASPORTI DEL PUBBLICO SU TUTTA LA RETE



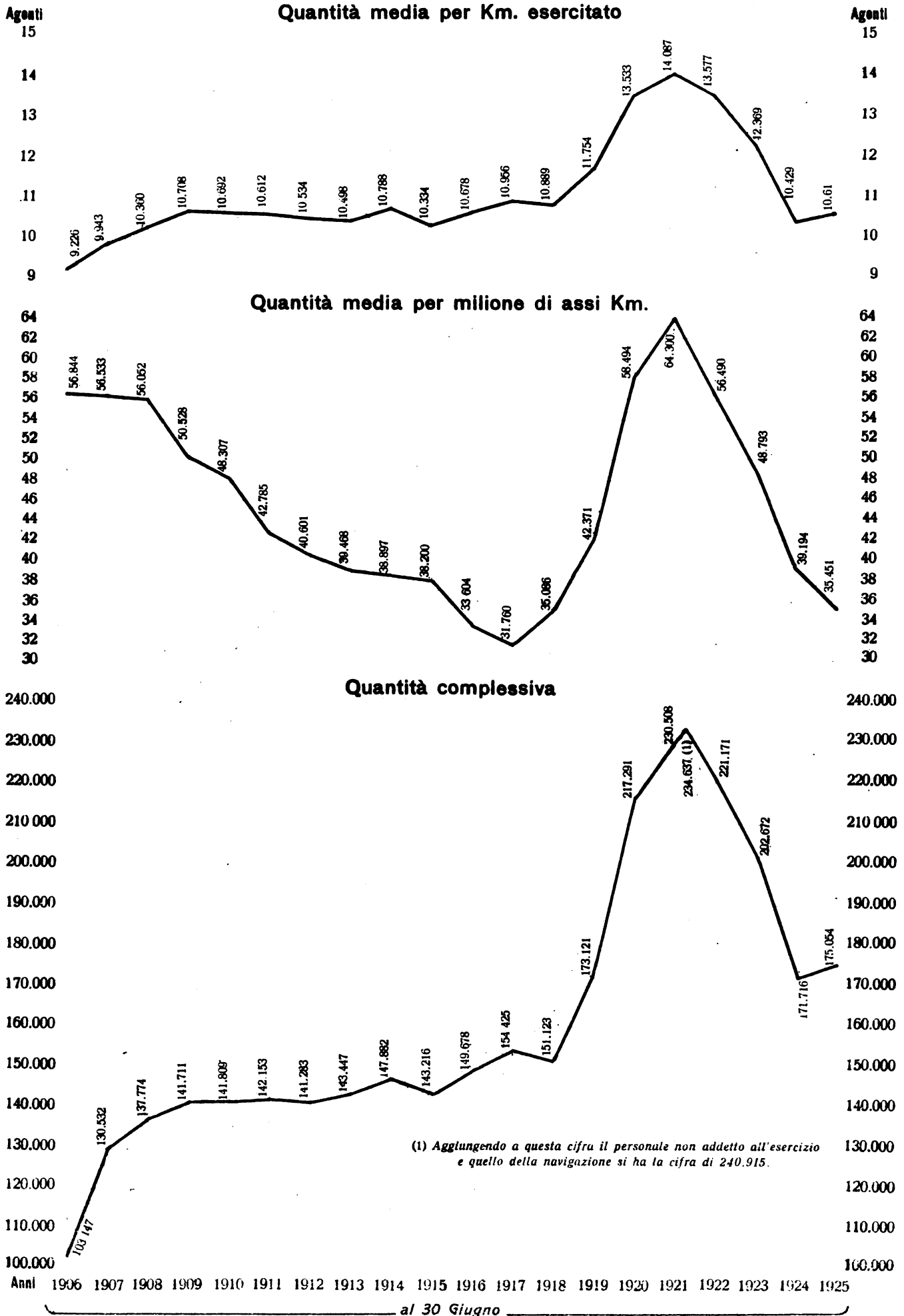
TONNELLAGGIO DELLE MERCI CARICATE PER IL PUBBLICO SU TUTTA LA RETE



RISULTATI FINANZIARI DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO (1)



QUANTITÀ DI PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO



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



FERROVIE DELLO STATO

CARTA

DELLA RETE ESERCITATA AL 30 GIUGNO 1925

SCALA

Km. 0 10 50 100

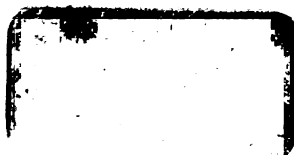
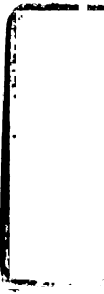
SEGNI CONVENZIONALI

- a scartamento ordinario, con doppio binario
- » » semplice »
- ridotto
- come sopra elettriche
- in costruzione od in progetto
- Confini di Stato
- Linee di navigazione dello Stato

N. B. — Sono anche indicate per norma con gli stessi segni convenzionali, in nero, le ferrovie esercitate dall'industria privata.



STABILIMENTO POLIGRAFICO
PER L'AMMINISTRAZIONE
DELLO STATO — ROMA, 1925



Digitized by Google

LEGATORIA DI LIBRI
P. CICCIOBACCIO
Borgo Vittorio, 26
ROMA

