



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

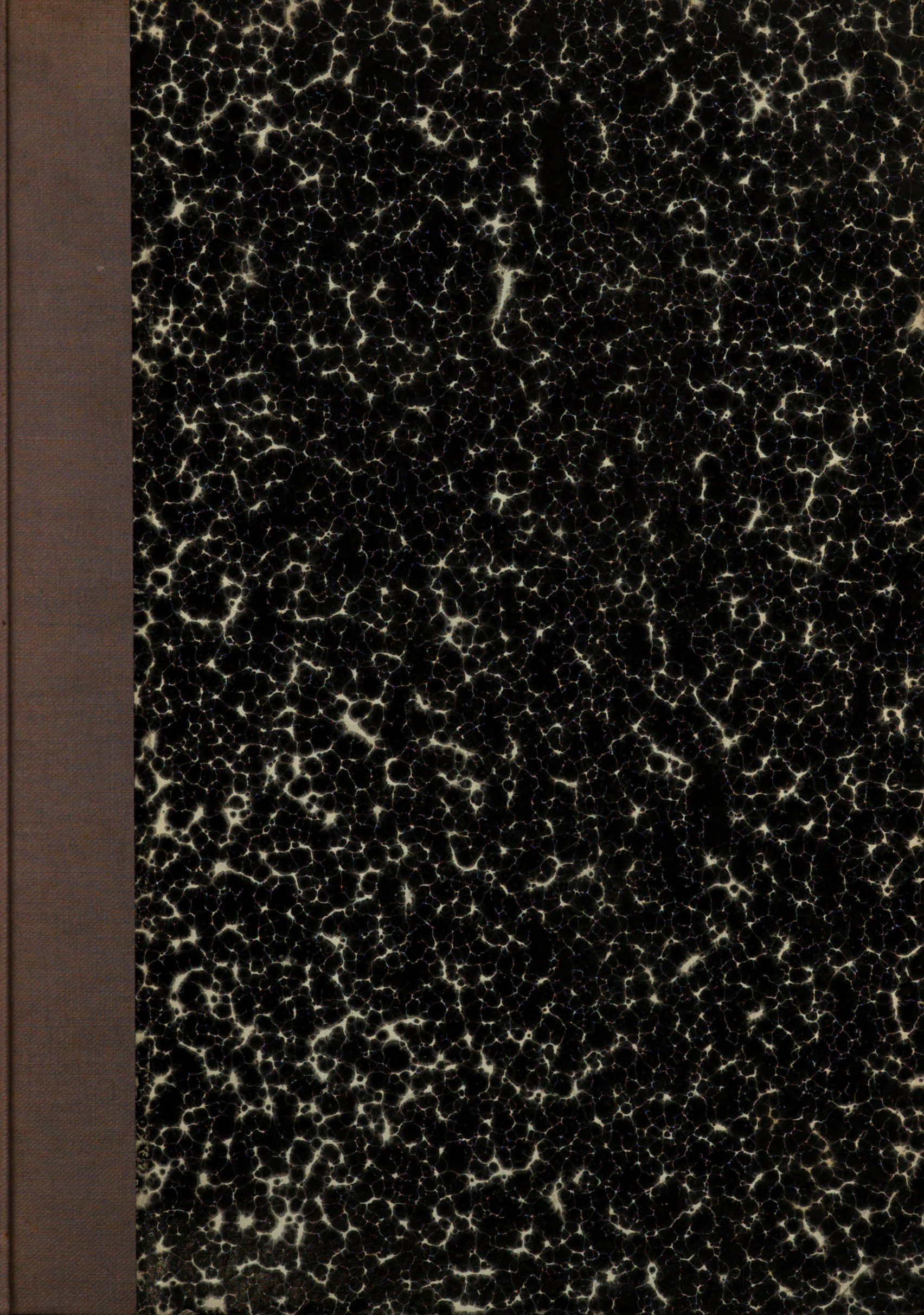
Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare 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

12-9



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

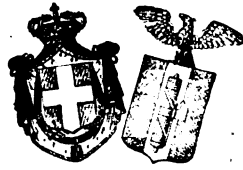
AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE □ □ □ □ □ □

PER L'ANNO FINANZIARIO 1926-27

12/5

ROMA
PROVVEDITORATO GENERALE DELLO STATO
LIBRERIA
1927 — ANNO VI



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE
PER L'ANNO FINANZIARIO 1926-27

ROMA
PROVVEDITORATO GENERALE DELLO STATO
LIBRERIA
1927 - ANNO VI

(5640) ROMA, 1927 - ANNO VI - STABILIMENTO POLIGRAFICO PER L'AMMINISTRAZIONE DELLO STATO.

Roma, novembre 1927 - Anno VI.

ECCELLENZA,

La Relazione sull'andamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e delle Gestioni correlative, durante l'esercizio 1926-27, che ho l'onore di presentare tempestivamente all'E. V., mentre illustra e riafferma la costante regolarità dell'esercizio ed il continuo miglioramento degli impianti e del servizio, segnala risultati finanziari meno favorevoli di quelli dell'esercizio precedente 1925-26.

Ineluttabili circostanze hanno ridotto l'avanzo netto da 378 a 156 milioni, ed hanno elevato di conseguenza il coefficiente di esercizio da 85,01 a 89,97 per cento, riportandolo presso a poco alla misura dell'anno finanziario 1924-25; il testo ne dà ampia ragione.

Le difficoltà incontrate non diminuiscono l'ardore con cui l'Amministrazione ed i suoi agenti affrontano ogni giorno, con ferma fiducia nell'avvenire, nuove situazioni e nuove esigenze, proprie alla natura dell'esercizio ferroviario.

Perseguendo con tenacia gli indirizzi dati dall'E. V., l'Amministrazione non si arresta dallo sviluppare, con continuità di intendimenti, i propri programmi dell'esercizio e dei lavori, per il consolidamento dell'Azienda e per il maggior bene del Paese.

IL DIRETTORE GENERALE

ODDONE

A S. E. L'ON. COSTANZO CIANO

MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

Roma, novembre 1927 - Anno VI.

EGREGIO DIRETTORE,

Considero con serenità i risultati dell'esercizio chiuso al 30 giugno scorso, in rapporto specialmente al rilevante miglioramento dei servizi e degli impianti.

Ciò che importa è, che nella inevitabile vicenda di periodi di ascesa e contrazione dei traffici, sia sempre forte e diritta verso gli scopi prefissi la disciplina del nostro lavoro e fermo l'indirizzo dato dal Fascismo al risanamento della grande Azienda.

IL MINISTRO
CIANO

AL CAV. DI GR. CR. ING. CESARE ODDONE
DIRETTORE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

ROMA

INDICE

INTRODUZIONE.....	Pag. XXIX
CAPO I. — ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA.....	» I
1. Provvedimenti legislativi. — 2. Consiglio d'Amministrazione. —	
3. Contratti. — 4. Modificazioni nei servizi affidati all'Amministrazione.	
— 5. Coordinamento di vari servizi del Ministero delle comunicazioni. —	
6. Provvedimenti diversi d'ordine generale. — 7. Partecipazione a consessi	
nazionali ed internazionali, conferenze, commissioni, ecc. — 8. Propaganda	
turistica.	
CAPO II. — RISULTATI FINANZIARI.....	Pag. II
1. Premesse. — 2. Dati e raffronti generali.	
<i>Entrate.</i> — 3. Titoli delle entrate e loro raffronto. — 4. Prodotti del	
traffico. — 5. Prodotti del traffico della rete 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 di personale. —	
10. Spese di combustibile per la locomozione. — 11. Spese d'energia elettrica	
per la trazione dei treni. — 12. Spese per la manutenzione del materiale ro-	
tabile. — 13. Spese per la manutenzione delle linee e degli impianti di tra-	
zione elettrica. — 14. Altre spese ordinarie. — 15. Spese complementari. —	
16. Spese accessorie. — 17. Spese di esercizio (ordinarie e complemen-	
tari) per unità di lunghezza e di traffico. — 18. Coefficiente di esercizio	
e formazione dell'avanzo. — 19. Spese straordinarie. — 20. Situazione	
patrimoniale.	
Tabella I (Coefficienti d'esercizio per gli anni 1926-27 e 1925-26).	
Tabella II (Coefficienti d'esercizio per l'anno 1909-10 e successivi).	
CAPO III. — PERSONALE	Pag. 26
1. Consistenza del personale al 30 giugno 1927. — 2. Assuntorie ed	
appalti. — 3. Quantitativo medio di personale impiegato durante l'e-	
sercizio 1926-27. — 4. Spese di personale. — 5. Assunzioni. — 6. Siste-	
mazioni ed avanzamenti. — 7. Aspettative. — 8. Cessazioni dal servizio.	
— 9. Provvedimenti disciplinari. — 10. Sussidi e scuole. — 11. Istru-	
zione professionale del personale. — 12. Pensioni e sussidi. — 13. Opera	

di previdenza. — 14. Fondazione « Elena di Savoia ». — 15. Fondazione « Vittorio Emanuele III ». — 16. Mutui al personale. — 17. Fondo di garanzia per le cessioni. — 18. Case economiche per i ferrovieri. — 19. Mutui a cooperative edilizie ferroviarie.

CAPO IV. — LINEE ED IMPIANTI. Pag. 49

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

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

Manutenzione ordinaria delle linee e dei fabbricati. — 14. Spese. — 15. Revisione dell'armamento. — 16. Risanamento della massicciata. — 17. Impiego di cemento armato nella soprastruttura della via, pali, chiusura, ecc.

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

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

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

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

Impianti per l'illuminazione elettrica, telegrafici e telefonici. — 34. Illuminazione delle stazioni e degli uffici. — 35. Illuminazione elettrica dei

treni. — 36. Illuminazione elettrica delle locomotive. — 37. Illuminazione elettrica dei segnali. — 38. Impianti telegrafici, telefonici e telefonoforici. — 39. Impianto meccanismi speciali elettrici.

Impianti di elettrificazione. — 40. Impianti entrati in funzione nell'esercizio 1926-27. — 41. Consistenza degli impianti al 30 giugno 1927. — 42. Impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1927. — 43. Nuovi lavori nelle linee già elettrificate e nelle centrali delle ferrovie dello Stato. — 44. Nuove forniture di energia da parte di società private. — 45. Studi in corso per nuove elettrificazioni.

Lavori eseguiti con stanziamenti speciali. — 46. Lavori per l'arredamento dei porti e diversi.

Notizie generali sul modo d'esecuzione dei lavori ed argomenti vari. — 47. Appalti e contratti. — 48. Controversie con gli appaltatori. — 49. Liquidazioni. — 50. Espropriazioni ed asservimenti. — 51. Incendi. — 52. Concessioni diverse. — 53. Vendite, permuta ed acquisti. — 54. Consegne dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — 55. Affitti attivi e passivi, proventi diversi. — 56. Attività agricola-forestale. — 57. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — 58. Cantiere di Livorno per la iniezione dei legnami e treno cantiere mobile.

Pratiche relative ai progetti ed ai lavori che vengono eseguiti per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — 59. Progetto di nuovi edifici postali e telegrafici. — 60. Case economiche per i postelettrificatori.

1. Elenco dei principali danni di forza maggiore, conseguenti interruzioni dell'esercizio e relativi lavori eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1927. — 2. Elenco dei lavori di rinnovamento, rifacimento e rafforzamento degli armamenti autorizzati durante l'esercizio 1926-27. — 3. Elenco dei lavori di rinnovamento, rifacimento e rafforzamento degli armamenti eseguiti durante l'esercizio 1926-27. — 4. Elenco dei raddoppiamenti di binario attivati, in corso ed approvati nell'esercizio 1926-27. — 5. Elenco dei nuovi lavori sulle linee eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1927. — 6. Elenco delle opere d'arte in muratura e cemento armato ultimate al 30 giugno 1927. — 7. Elenco delle opere d'arte in muratura e cemento armato in corso di esecuzione al 30 giugno 1927. — 8. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici ultimati al 30 giugno 1927. — 9. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici in corso di esecuzione al 30 giugno 1927. — 10. Elenco dei nuovi impianti e lavori nelle stazioni eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1927. — 11. Elenco dei nuovi impianti e lavori nei depositi ed officine eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1927. — 12. Elenco dei nuovi impianti per servizio d'acqua eseguiti od ancora in corso al 30 giugno 1927. — 13. Elenco dei nuovi impianti di apparati centrali ultimati o ancora in corso al 30 giugno 1927.

CAPO V. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE..... Pag. 171

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

Trazione elettrica. — 7. Traffico e consumi delle linee a trazione elettrica. — 8. Inconvenienti d'esercizio.

Dotazione. — 9. Consistenza del parco delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1927. — 10. Veicoli a scartamento normale non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. — 11. Radiazioni ed alienazioni. — 12. Costruzione di nuovi rotabili. — 13. Nuove ordinazioni passate durante il 1926-27. — 14. Quantità media di materiale atto al servizio.

Manutenzione. — 15. Quantità di locomotive fuori servizio per riparazioni. — 16. Quantità di veicoli fuori servizio per riparazioni. — 17. Riparazione delle locomotive nelle officine dei depositi. — 18. Riparazione delle locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione. — 19. Riparazione delle locomotive nelle officine private. — 20. Riparazione tachimetri per locomotive. — 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. Nuovi tipi di locomotive. — 26. Miglioramenti alle locomotive a vapore. — 27. Miglioramenti nel servizio di trazione ai treni merci. — 28. Lubrificazione periodica delle boccole mediante lana-crine imbevuta di olio minerale scuro. — 29. Locomotive elettriche. — 30. Studi di nuovi veicoli e di modifiche e migliorie ai veicoli già in servizio. — 31. Esperimenti di moderabilità alla sfrenatura del freno continuo Westinghouse..

CAPO VI. — TRAFFICO Pag. 199

Servizio viaggiatori e bagagli. — 1. Entità del traffico viaggiatori e bagagli. — 2. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — 3. Servizi e concessioni speciali. — 4. Comunicazioni interne. — 5. Comunicazioni con l'estero. — 6. Servizi con carrozze della Compagnia Wagons-lits. — 7. Prenotazione posti. — 8. Sanzioni contro coloro che deteriorano od insudiciano le carrozze ferroviarie.

Servizio merci. — 9. Entità del traffico merci. — 10. Ripartizione del carico merci. — 11. Traffico ai porti. — 12. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. — 13. Trasporti derivate. — 14. Trasporti vinicoli. — 15. Trasporti di agrumi. — 16. Trasporti di fiori. — 17. Trasporti di bestiame vivo. — 18. Carri disponibili per il traf-

fico. — 19. Carico medio per asse e portata carri. — 20. Ciclo medio del materiale da carico. — 21. Percorso medio per trasporto. — 22. Carico medio per giorno lavorativo. — 23. Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata. — 24. Estensione del servizio con treni merci rapidi a lungo percorso.

Tariffe. — 25. Servizi interni per viaggiatori e bagagli. — 26. Servizi di biglietti internazionali per viaggiatori e bagagli. — 27. Servizio merci interno e cumulativo italiano. — 28. Riduzioni nelle tariffe merci. — 29. Servizi cumulativi con le linee di navigazione con le isole. — 30. Concessioni speciali. — 31. Servizio merci internazionale.

Servizi cumulativi e di corrispondenza. — 32. Attuazione di servizi. — 33. Stipulazione di convenzioni con altre ferrovie e tramvie italiane. — 34. Stazioni e tronchi comuni con le ferrovie estere. — 35. Servizi cumulativi internazionali. — 36. Servizi di controllo e contabilità.

Servizi speciali riguardanti il trasporto merci. — 37. Servizi portuali e lacuali. — 38. Servizio dei trasporti a domicilio. — 39. Binari di raccordo ed accessi speciali. — 40. Concessioni per l'esercizio di caffè ristoratori e di rivendite, ecc. — 41. Noleggio cuscini. — 42. Servizio doganale. — 43. Servizio assegni e anticipazioni spese.

Accidenti nel servizio e irregolarità nei trasporti. — 44. Accidenti nel servizio e loro conseguenze. — 45. Indennizzi per danni alle persone. — 46. Indennizzi relativi ad anomalie nei trasporti delle cose.

Trasporti speciali. — 47. Trasporti militari.

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

Pag. 223

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

Istituto sperimentale. — 18. Nuova organizzazione dell'Istituto sperimentale. — 19. Attività normale dell'Istituto. — 20. Studi e prestazioni speciali. — 21. Contributo dell'Istituto a congressi e commissioni.

Servizi sanitari. — 22. Personale sanitario. — 23. Visite sanitarie. — 24. Morbosità. — 25. Infortuni. — 26. Malaria. — 27. Quiescenze. — 28. Igiene e profilassi delle malattie infettive. — 29. Assistenza medica, farmaceutica, ospitaliera; cure speciali, forniture protesi; mezzi di soccorso. — 30. Distribuzione dei mezzi di soccorso.

Esercizio delle ferrovie secondarie della Sicilia. — 31. Lunghezza. — 32. Materiale rotabile. — 33. Servizio dei treni. — 34. Percorrenza dei treni e consumo di combustibili. — 35. Personale. — 36. Risultati finanziari.

Navigazione. — 37. Notizie generali. — 38. Ispettorato navigazione di Messina. — 39. Servizio dei ferry-boats attraverso lo Stretto di Messina. — 40. Situazione del personale e provvedimenti per la sistemazione. — 41. Introiti e spese dello Stretto di Messina. — 42. Gestione piroscalo «Adriatico».

Ufficio mobilitazione. — 43. Organizzazione ed attività dell'Ufficio mobilitazione.

Dopolavoro ferroviario. — 44. Sviluppo e organizzazione. — 45. Dopolavoro di confine. — 46. Stampa e propaganda. — 47. Dopolavoro domestico, igienico, assistenziale. — 48. Dopolavoro agrario. — 49. Dopolavoro educativo e culturale. — 50. Dopolavoro sportivo e ricreativo. — 51. Proventi e spese del dopolavoro.

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

ALLEGATI.

N.	1. Bilancio generale al 30 giugno 1927.....	Pag.	290
»	2. Bilancio 1926-27 - Parte ordinaria - Entrate e spese al netto.....	»	295
»	3. Riassunto dei prodotti del traffico (rete principale, stretto di Messina, secondarie sicule)	»	322
»	4. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.....	»	323
»	5. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1927 per spese di carattere patrimoniale.....	»	325
»	6. Consistenza patrimoniale, al 30 giugno 1927, dei materiali di scorta nei magazzini od in corso di regolarizzazione contabile per lavori ed impianti	»	326
»	7. Valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio costituente la dotazione al 30 giugno 1927.....	»	327
»	8. Lunghezza della rete in chilometri al 30 giugno 1927	»	330

N. 9. Lunghezza delle linee ferroviarie italiane esercitate dallo Stato divisa per provincia e regione al 30 giugno 1927	Pag.	331
» 10. Potenzialità delle stazioni al 30 giugno 1927, 1926 e 1905.....	»	333
» 11. Situazione generale del personale al 30 giugno 1927.....	»	336
» 12. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute	»	338
» 13. Consistenza del parco al 30 giugno 1927.....	»	340
» 14. Situazione del parco veicoli F. S. a scartamento normale al 30 giugno 1927	»	342
» 15. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali.....	»	344
» 16. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici elettriche a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali al 30 giugno 1927 e 1926	»	345
» 17. Costruzione di nuove locomotive presso l'industria privata.....	»	346
» 18. Costruzione di nuovi veicoli presso l'industria privata.....	»	347
» 19. Locomotive ed automotrici riparate nelle officine delle F. S. e nelle officine private.....	»	348
» 20. Veicoli riparati nelle officine F. S., nelle officine private e nelle squadre di rialzo	»	349
» 21. Materiale rotabile a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1926 e al 30 giugno 1927.....	»	350
» 22. Percorrenza dei treni e dei veicoli. Esercizio 1926-27.....	»	354
» 23. Percorrenza in locomotive-km. ed automotrici-km. delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche. Esercizio 1926-27	»	356
» 24. Consumo di materie di ungimento e di illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa. Esercizio 1926-27	»	357
» 25. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e di illuminazione per locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale nell'esercizio 1926-27 e relativa spesa	»	358
» 26. Consumo di combustibili, materie d'ungimento e di illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa. Esercizio 1926-27	»	360
» 27. Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci.....	»	361
» 28. Utilizzazione dei carri utili al traffico. Esercizi 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27	»	362
» 29. Carico per compartimento di merci e bestiame nel 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27	»	363
» 30. Carico per mese di merci e bestiame sulla rete esercitata. Esercizi 1925-26 e 1926-27	»	364
» 31. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'esercizio 1926-27 sulle ferrovie dello Stato	»	365

N. 32. Movimento delle merci nei porti.....	Pag.	369
» 33. Peso delle principali merci caricate ai porti e corrispondente quantità di carri utilizzati. Esercizi 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27	»	370
» 34. Quantità dei carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1917 al 1926.....	»	372
» 35. Quantità di carri caricati di agrumi in Sicilia e in Calabria nel 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27.....	»	373
» 36. Traffico delle merci importate dalle ferrovie estere. Esercizi 1925-26 e 1926-27	»	374
» 37. Traffico delle merci esportate sulle ferrovie estere. Esercizi 1925-26 e 1926-27	»	375
» 38. Accidenti nel servizio e loro conseguenze. Esercizi 1925-26 e 1926-27.	»	376
» 39. Ripartizione dei prodotti del traffico per linee. Esercizio 1926-27.....	»	377

INDICE ALFABETICO ANALITICO

A

- ACCIDENTI:** - nel servizio e irregolarità nei trasporti, pagg. 229-230; - nel servizio e loro conseguenze, pag. 229; - sul servizio e loro conseguenze, esercizio 1926-27, pag. 376 (Allegato n. 38).
- ACQUISTI:** (V. Forniture, ecc., pag. 17); - (V. Vendite, ecc., pag. 81); - (V. Spese, ecc., pagg. 235-236).
- AFFITTI ATTIVI E PASSIVI, PROVENTI DIVERSI,** pagg. 81-82.
- AGGLOMERATI,** pagg. 237-238.
- AGRUMI:** (V. Quantità, ecc., pag. 373); - (V. Trasporto, ecc., pag. 212).
- ALIENAZIONI** (V. Radiazioni di alienazione di locomotive e veicoli, pagg. 180-181).
- ALLEGATI,** pagg. 285-397.
- ALLOGGI del personale** (V. Case, ecc., pagg. 65-66).
- ALTRE SPESE ORDINARIE,** pagg. 17-18.
- AMPLIAMENTO** (V. Lavori, ecc., pagg. 62-64 e 64-65).
- ANTICIPAZIONI DEL TESORO ED ENTRATE AUTORIZZATE PER FAR FRONTE ALLE SPESE DELLA PARTE STRAORDINARIA DEL BILANCIO** (Allegato n. 4), pagg. 323-324.
- APPALTATORI** (V. Controversie, ecc., pag. 80.)
- APPALTI E CONTRATTI:** - per l'esecuzione dei lavori, ecc., pagg. 79-80; - (V. Assuntorie, pag. 27).
- APPARATI CENTRALI E DI BLOCCO DI SEGNALAMENTO, DI SICUREZZA** (V. Lavori, ecc., pag. 65). (V. Elenco, ecc., pagg. 169-170).
- APPROVVIGIONAMENTO-I:** pagg. 233-252; - e scorte carboni, pagg. 236-240; per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, pagg. 248-249.
- ARMAMENTO** (V. Programma, ecc., pagg. 58-59); - (V. Revisione, ecc., pagg. 54-55).
- ASPETTATIVE,** pag. 33.
- ASSEGNI DI MALATTIA,** pagg. 40-41.
- ASSISTENZA MEDICA, FARMACEUTICA, OSPEDALIERA, CURE SPECIALI, FORNITURE, PROTESI, MEZZI DI SOCCORSO,** pagg. 263-264.
- ASSUNTORIE ED APPALTI,** pag. 27.
- ASSUNZIONI,** pagg. 29-30.
- ATTIVITÀ:** - agricolo-forestale, pag. 82; - normale dell'Istituto (Sperimentale), pagg. 253-254.
- ATTUAZIONE DI SERVIZIO** (cumulativo), pag. 221.
- AVANZAMENTI** (V. Sistemazioni, ecc., pagg. 30-33).
- AVANZO:** della gestione Opera di Previdenza (V. Opera, ecc., pagg. 39-41); - dell'esercizio 1926-27 (V. Coefficienti, ecc., pag. 20 e pagg. 23-25).
- AZIENDA-E** - autonome per lo sfruttamento di terreni petroliferi e dei boschi dell'Albania, pagg. 251-252; - boschi, pag. 252; - petroli, pagg. 251-252.

B

BESTIAME (V. Trasporti, ecc., pag. 213).

BILANCIO: - generale al 30 giugno 1927 (Allegato n. 1) pagg. 289-293; - 1926-27 parte ordinaria. Entrate e spese al netto (Allegato n. 2) pagg. 295-321; - (V. Provvedimenti legislativi pag. 2).

BINARIO: - di raccordo ed accessi speciali, pagg. 226-227; - (V. Rinnovo, ecc., pagg. 57-59); - (V. Raddoppiamento, ecc., pag. 60); - (V. Elenco, ecc., pagg. 112-115).

BOSCHI dell'Albania (V. Aziende, ecc., pag. 252).

C

CANTIERE DI LIVORNO PER LA INIEZIONE DEI LEGNAMI E TRENO CANTIERE MOBILE, pag. 83.

CARATTERISTICHE GENERALI DELL'ESERCIZIO 1926-27 (Introduzione, pag. XXIX).

CARBONE-I: (V. Approvvigionamenti, ecc., pagg. 236-240); - (V. Scorta, ecc., pag. 238); - (Vedi Vendite, ecc., pag. 239).

CAPICOMPARTIMENTO (V. Provvedimenti, ecc., pagg. 1-3 e pagg. 6-8).

CARICO: - medio per asse e portata di carri, pag. 213; - medio per giorno lavorativo, pag. 214; - medio giornaliero per chilometro di rete esercitata, pag. 214; - per compartimento, di merce e bestiame nel 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27 pag. 363 (Allegato n. 29) - per mese di merce e bestiame sulla rete esercitata, esercizi 1925-26 e 1926-27, pag. 364 (Allegato n. 30).

CARRI DISPONIBILI PER IL TRAFFICO pag. 213.

CASE: - cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitori del personale di macchina e dei treni, pagg. 65-66; - economiche per i ferrovieri, pagg. 44-46 e pag. 66; - economiche per i posteografici, pag. 85; - economiche e cooperative; (V. provvedimenti legislativi, pagg. 1-3).

CEMENTO ARMATO: - (V. Impiego, ecc., pagg. 55-56); (V. Opere d'arte, ecc., pagg. 60-61).

CENTRALI: - elettriche (attivate nell'anno) pag. 71; elettriche, pag. 74; - elettriche alimentanti la rete ferroviaria elettrificata con sistema trifase a 16 periodi (specchio), pag. 74; - e con sistema diverso dal trifase (specchio), pag. 75.

CESSAZIONE DAL SERVIZIO, pagg. 33-34.

CESSIONI (V. Fondo, ecc., pag. 44); (V. Vendite, ecc., pag. 239).

CICLO MEDIO DEL MATERIALE DA CARICO, pag. 213.

COEFFICIENTE D'ESERCIZIO E FORMAZIONE DELL'AVANZO, pag. 20 e pagg. 23-25 (Tabelle I e II).

COMBUSTIBILE-I: pagg. 173-174; - liquidi, oli e lubrificanti, pagg. 240-241; - (V. Prezzi, ecc., pagg. 239-240); (V. Somministrazione, ecc., pagg. 238-239); - (V. Spese, ecc., pag. 16).

COMMISSIONE-I: - e rappresentanze (provvedimenti legislativi), pag. 3.

COMUNICAZIONI: - con l'estero, pagg. 203-205; - interne, pagg. 200-203.

CONCESSIONI: - di viaggio (provvedimenti legislativi) pag. 2; - diverse (riguardanti attraversamenti, ecc.) pag. 81; - per l'esercizio di caffè, ristoratori e di rivendite, ecc., pag. 227; speciali (trasporto merci) pag. 218-219; (V. Servizi, ecc., pag. 200).

CONCORSI (V. Assunzioni, ecc., pagg. 29-30).

CONSEGNE DEI PIAZZALI ESTERNI E DELLE STRADE DI ACCESSO ALLE STAZIONI, pag. 81.

CONSESSI nazionali ed internazionali, Conferenze, Commissioni (Vedi Partecipazioni, ecc., pagg. 8-10).

CONSIDERAZIONI: - generali sul mercato dei materiali pag. 233; - sui risultati del bilancio (Introduzione, pagg. XXXV-XXXVI).

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE, pagg. 3-5.

- CONSISTENZA** : - degli impianti (di elettrificazione) al 30 giugno 1927, pagg. 72-75; - del parco (rotabili) ferrovie dello Stato al 30 giugno 1927, pagg. 177-179 e pagg. 340-341 (Allegato n. 13); - del personale al 30 giugno 1927, pagg. 26-27; - patrimoniale al 30 giugno 1927 dei materiali di scorta, ecc. (Allegato n. 6) pag. 326; - della trazione elettrica (V. di Traffico, ecc., pagg. 175-178).
- CONSUMO** : - di combustibili (V. approvvigionamento), ecc., pagg. 236-240; - di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale nel 1926-27 e relativa spesa, pagg. 358-359 (Allegato n. 25); - di combustibile, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa, esercizio 1926-27, pag. 360 (Allegato n. 26); - di materie d'ungimento e di illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa, esercizio 1926-27, pag. 357 (Allegato n. 24).
- CONTRATTI** : - pag. 5; - (V. appalti, ecc., pagg. 79-80).
- CONTRIBUTO dell'Istituto (Sperimentale) a Congressi e Commissioni**, pag. 256.
- CONTROVERSIE CON GLI APPALTATORI** (per l'esecuzione di lavori), pag. 80.
- COORDINAMENTO DI VARI SERVIZI NEL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI**, pag. 6.
- CORTE DEI CONTI** (V. Riscontro, ecc., pagg. 281-283).
- COSTO DELLE RIPARAZIONI DEL MATERIALE ROTABILE** : - pagg. 193-194.
- COSTRUZIONE** : - di nuovi rotabili, pagg. 181-182; - di nuove locomotive presso l'industria privata, pag. 346 (Allegato n. 17); - di nuovi veicoli presso l'industria privata, pag. 347 (Allegato n. 18).
- CURE SPECIALI** : (V. Assistenza medica, ecc., pagg., 263-264).

D

- DANNI** : - alle persone (V. Indennizzi, ecc., pag. 230); - di forza maggiore (V. Manutenzione, ecc., pagg. 56-57); - (V. Principali, ecc., pagg. 56-57); - (V. Elenco, ecc., pagg. 86-103).
- DATI** : - e raffronti generali (sui risultati finanziari), pagg. 11-12; - tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche a scartamento normale F. S. e ai loro apparecchi speciali, pagg. 344-345 (Allegati nn. 15 e 16).
- DEPOSITI** (V. Lavori, ecc., pagg. 64-65); - (V. Nuovi, ecc., pagg. 59-66); - (V. Elenco, ecc., pagg. 161-166).
- DERRATE**: (V. Trasporti, ecc., pagg. 211-212).
- DESTINAZIONE DEL CARICO MERCI** (V. Ripartizione, ecc., pagg. 209-210).
- DIMOSTRAZIONE** : - delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1927 per spese di carattere patrimoniale (Allegato n. 5), pag. 325; - delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute, pag. 338 (Allegato n. 12).
- DIREZIONE GENERALE**: (V. Sviluppo, pag. 309).
- DIRIGENTE UNICO** e centrale : (V. Provvedimenti, ecc., pagg. 6-8).
- DISCIPLINA** : (V. Provvedimenti, ecc., pagg. 34-35).
- DISTRIBUZIONE DI MEZZI DI SOCCORSO**, pagg. 264-265.
- DOPOLAVORO ferroviario**: - pagg. 275-280; - agrario, pag. 277-278; - domestico, igienico, assistenziale, pag. 277; - educativo e culturale, pagg. 278-279; - e sportivo ricreativo, pagg. 279-280; - (V. Sviluppo, ecc., pagg. 275-276); - di confine, pag. 276.
- DORMITORI DEL PERSONALE**, ecc. (V. Case, ecc., pagg. 65-66).
- DOTAZIONE** (materiale rotabile), pagg. 177-185.

E

- ECONOMIA DI PERSONALE** (nel servizio di sorveglianza delle linee), pag. 53.
- ELENCO** : - dei lavori di rinnovamento, rifacimento e rafforzamento degli armamenti eseguiti durante l'esercizio 1926-27, pagg. 107-111; - dei lavori di rinnovamento, rifacimento e rafforzamento degli armamenti autorizzati durante l'esercizio 1926-27, pagg. 104-106; - dei raddoppiamenti dei binari attivati, in corso ed approvati nell'esercizio 1926-27, pagine 112-115; - dei principali danni di forza maggiore, conseguenti interruzioni dell'eser-

cizio e relativi lavori eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1927, pagg. 86-103; - dei nuovi lavori sulle linee eseguiti o ancora in corso, al 30 giugno 1927, pagg. 110-125; - delle opere d'arte in muratura e cemento armato ultimate al 30 giugno 1927, pagg. 126-131; - delle opere d'arte in muratura e cemento armato in corso di esecuzione al 30 giugno 1927, pagg. 132-137; - dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici ultimate al 30 giugno 1927, pagg. 138-139; - dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici in corso di esecuzione al 30 giugno 1927, pagg. 140-141; - dei nuovi impianti e lavori nelle stazioni eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1927, pagg. 142-160; - dei nuovi impianti e lavori nei depositi ed officine eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1927, pagg. 161-166; - dei nuovi impianti per servizio d'acqua eseguiti o ancora in corso al 30 giugno 1927, pagg. 167-168; - dei nuovi impianti di apparecchi centrali ultimate o ancora in corso al 30 giugno 1927, pagg. 169-170; - delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria, (Allegato n. 2) pagg. 298-303.

ELETRIFICAZIONE (V. Impianti, ecc., pagg. 71-78).

ENERGIA ELETTRICA: - erogata dalle centrali di proprietà delle ferrovie dello Stato e dalle società private e in complesso (specchi), pagg. 175-177; (V. Spese, ecc., pagg. 16-17).

ENTITÀ: - del traffico merci, pagg. 207-209; - del traffico viaggiatori e bagagli, pag. 199.

ENTRATA-E: pagg. 13-14; - eventuali, pag. 14; - (V. Sviluppo, ecc., pag. 307); - (V. Titoli, ecc., pag. 13); - delle Pensioni (V. Pensioni, ecc., pagg. 36-39); - dell'Opera di Previdenza (V. Opera, ecc., pagg. 39-41); - della gestione case economiche (V. Case, ecc., pagg. 44-46).

EROGAZIONE dell'avanzo dei fondi raccolti per le onoranze ferroviari caduti in guerra, pag. 41.

ESERCIZIO: - delle ferrovie secondarie della Sicilia, pagg. 266-268; - (V. Coefficiente, ecc., pag. 20 e pagg. 23-25).

ESPERIMENTI DI MODERABILITÀ ALLA SFRENATURA DEL FRENO CONTINUO WESTINGHOUSE, pag. 198.

ESPORTAZIONE (V. Traffico, ecc., pag. 375).

ESPROPRIAZIONI E ASSERVIMENTI, pagg. 80-81.

ESTENSIONE DEL SERVIZIO CON TRENI MERCI RAPIDI A LUNGO PERCORSO, pag. 214.

ESTINZIONE-I (V. Lavori, ecc., pag. 65).

F

FABBRICATI: - ferroviari (V. Affitti, ecc., pagg. 81-82); - (V. Manutenzione, ecc., pagg. 53-56); - diversi (V. Case, ecc., pagg. 65-66).

FERRY-BOATS (V. Servizi, ecc., pag. 269).

FIORI (V. Trasporto, ecc., pagg. 212-213).

FONDAZIONE: - ELENA DI SAVOIA, pag. 41; - VITTORIO EMANUELE III, pag. 42.

FONDO: - assicurazione rischi di mare (V. Situazione, ecc., pag. 319-321); - di garanzia per le cessioni, pag. 44; - di riserva per le spese impreviste (V. Situazione, ecc., pag. 319-321); - per gli orfani del terremoto, pag. 41.

FORNITURE: (V. Notizie, ecc., pagg. 233-234); - spese ed acquisti, pag. 17; (V. Altre spese ordinarie, pagg. 17-18); (V. Assistenza medica, ecc., pagg. 263-264).

FURTI: (V. Indennizzi, ecc., pag. 230).

G

GENERI DI CONSUMO (V. Revisione, ecc., pag. 248).

GESTIONE-I: - copertoni, pag. 245; - piroscavo « Adriatico », pagg. 270-271; - speciale viveri, pagg. 249-251; - vestiario, pagg. 246-247.

I

IGIENE E PROFILASSI DELLE MALATTIE INFETTIVE, pagg. 262-263.

ILLUMINAZIONE: - delle stazioni e degli uffici, pag. 67; - elettrica delle locomotive, pagg. 68-69; - elettrica dei segnali, pag. 69; - elettrica dei treni, pag. 68; (V. Impianti, ecc., pagg. 67-70).

- IMPIANTO-I** : - (a trazione elettrica) costruiti ed esercitati da società private per conto dell'Amministrazione, pagg. 73-74; - costruiti ed esercitati dall'Amministrazione (trazione elettrica), pagg. 72-73; - di elettrificazione, pagg. 71-78; (V. Consistenza degli impianti di elettrificazione, pagg. 72-75); - esercitati dall'Amministrazione nel Trentino, pag. 73; - (di elettrificazione) in corso di esecuzione al 30 giugno 1927, pagg. 75-76; - (a trazione elettrica) entrati in funzione nel 1926-27, pagg. 71-72; - meccanismi speciali elettrici, pag. 70; - per l'illuminazione elettrica, telegrafici e telefonici, pagg. 67-70; - telegrafici, telefonici e telefonoforici, pagg. 69-70; - telegrafici e telefonici approvati, pagg. 69-70; - (di elettrificazione) entrati in funzione nell'esercizio 1926-27, pagg. 71-72.
- IMPIEGO** : - di cemento armato nella soprastruttura della via, pali, chiusura, ecc., pagg. 55-56; - di mezzi meccanici (per la revisione dell'armamento) pagg. 54-55.
- IMPORTAZIONE** (V. Traffico, ecc., pag. 374).
- INCENDI**, pag. 81.
- INCONVENIENTI DI ESERCIZIO** (a trazione elettrica), pag. 177.
- INDENNIZZI** : - per danni alle persone, pag. 230; - relativi ad anomalie nei trasporti delle cose, pag. 230.
- INDICE** : - analitico, pagg. XVII-XXVII; - (dei titoli), pagg. IX-XVI.
- INFORTUNI** : - pagg. 260-261; - nelle officine (specchio), pag. 260; - nel complesso (specchio), pag. 260.
- INIEZIONE DEL LEGNAME** (V. Cantiere di Livorno, pag. 83).
- INTENSITÀ** media chilometrica del traffico merci, pag. 361.
- INVENTARIO-I** (V. Valore, ecc., pag. 327).
- INTRODUZIONE**, pagg. XXIX-XXXVI.
- INTROITI** : - a rimborso di spesa (V. Sviluppo, ecc., pag. 306); - fuori traffico, pag. 14; - e spese dello Stretto di Messina, pag. 270; - indiretti (V. Sviluppo, ecc., pag. 305).
- ISPettorato NAVIGAZIONE DI MESSINA**, pagg. 268-269.
- ISTRUZIONE PROFESSIONALE DEL PERSONALE**, pagg. 35-36.
- ISTITUTO SPERIMENTALE**, pagg. 253-256; (V. Coordinamento, ecc., pag. 6).
- IRREGOLARITÀ** nei trasporti (V. Accidenti, ecc., pagg. 229-230).

L

- LAVAGGIO CARRI** (V. Lavori, ecc., pag. 65).
- LAVORI** : - di ampliamento e sistemazione delle officine, dei depositi locomotive e combustibili, delle squadre di rialzo e impianti affini, pagg. 64-65; - di ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate, pagg. 62-64; - eseguiti con stanziamenti speciali, pagg. 78-79; - eseguiti per conto delle Poste, ecc., (V. Pratiche, ecc., pagg. 84-85); - per l'arredamento dei porti e diversi, pagg. 78-79; - per impianto di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamenti, ecc., pag. 65; - per impianti e miglioramenti di apparati centrali, di blocco di segnalamento e di sicurezza, pag. 65; - speciali sulle linee in dipendenza di movimenti tellurici, pag. 57; (V. Notizie, ecc., pagg. 79-83).
- LEGNA ED ALTRI COMBUSTIBILI SOLIDI NAZIONALI**, pag. 240.
- LEGNAME** : - d'armamento, pagg. 242-243; - da lavoro, pagg. 244-245.
- LETTERA** : - del Direttore Generale, pag. v; - del Ministro, pag. VII.
- LINEE** : - e impianti (Capo IV), pagg. 49-170; - di contatto, pag. 72; - di navigazione attraverso lo Stretto di Messina, pag. 50; - elettrificate (attivate nell'anno), pag. 71; - per trasporto e distribuzione di energia per le ferrovie dello Stato (mese in servizio nell'anno), pagg. 71-72; - telefoniche (nell'anno), pag. 72; (V. Nuovi, ecc., pagg. 59-66); (V. Flenchi, ecc., pagg. 116-125); (V. Sorveglianza, ecc., pagg. 50-53).
- LIQUIDAZIONI** (per lavori a carico della parte straordinaria del bilancio e delle spese complementari), pag. 80.
- LOCOMOTIVE** - fuori servizio per riparazioni (V. Quantità, ecc., pagg. 185-186); - riparate nelle officine dei depositi, nelle grandi officine dell'Amministrazione, nelle officine private, pagg. 188-191; - a vapore (V. Miglioramenti, ecc., pagg. 195-196); - elettriche (migliora-

menti), pagg. 196-197; - ed automotrici riparate nelle officine, nei depositi F. S. e nelle officine private, pag. 348 (Allegato n. 19); (V. Nuovi, ecc., pagg. 194-195); (V. Miglioramenti, ecc., pagg. 195-196); - (V. Percorrenze ecc., pag. 171); (V. Peso, ecc., pagg. 172-173); (V. Riparazioni, ecc., pagg. 188-191).

LUBRIFICANTI, pag. 174.

LUBRIFICAZIONE : - periodica delle boccole mediante lana-crine imbevuta di minerale scuro, pag. 196.

LUNGHEZZA : - (delle linee secondarie della Sicilia), pag. 266; - delle linee di confine esercitate da Amministrazioni estere, pag. 49; - delle linee ferroviarie esercitate dallo Stato divisa per provincie e regioni al 30 giugno 1927, pagg. 331-332 (Allegato n. 9); - della rete, pagg. 49-50 e pag. 330 (Allegato n. 8); - media della rete a scartamento normale esercitata dalle ferrovie dello Stato, pag. 49; - reale della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato, pag. 49; - reale e media delle linee a scartamento ridotto, pag. 50; - totale delle linee, pag. 50.

M

MACCHINE classificatrici, scriventi e calcolatrici (V. Provvedimenti, ecc., pagg. 6-8).

MAGAZZINI E MOVIMENTO DELLE SCORTE, pagg. 247-248.

MALARIA, pagg. 261-262.

MANUTENZIONE : - (del materiale rotabile), pagg. 185-194; - ordinaria delle linee e dei fabbricati, pagg. 53-56; - straordinaria delle linee per prevenire o riparare danni di forza maggiore, pagg. 56-57; - straordinaria (V. Spese, ecc., pag. 56) e (V. Situazione, ecc., pag. 319).

MASSICCIATA (V. Risanamento ecc., pag. 55).

MATERIALE-I : - atto al servizio (V. Quantità, ecc., pagg. 184-185); - costo delle riparazioni del - rotabile (V. Costo, ecc., pagg. 193-194); - di esercizio e di consumo, pag. 214; - da lavoro, di esercizio e di consumo, pagg. 244-245; - di scorta nei magazzini (V. Consistenza, ecc., pag. 326); - diversi in legno per la linea, pag. 243; - fuori d'uso (V. Vendite materiali fuori d'uso, pag. 247); - metallico, attrezzi, materiali elettrici, pag. 244; - metallici di armamento per servizio d'acqua e per meccanismi, pagg. 241-242; - rotabile, pagg. XXXI-XXXII; (Introduzione); - (V. Dotazione, pagg. 177-185); - rotabile, macchinario d'officina, pezzi di ricambio, pagg. 243-244; - per meccanismi, segnalamento e sicurezza, pag. 241; - per armamento, pag. 241; - per servizio d'acqua, pag. 241; - rotabile a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1927 e 1926, pagg. 350-351 (Allegato n. 21); - rotabile (delle linee a scartamento ridotto della Sicilia), pag. 266.

MECCANISMI FISSI E MATERIALI VARI, pagg. 241-242.

MERCATO DEI MATERIALI (V. Considerazioni, ecc., pag. 233).

MERCE-I : - (V. Servizio, ecc., pagg. 207-215); - (V. Tonnellaggio, ecc., pag. 211); - (V. Trasporti, ecc., pag. 325).

MEZZI DI SOCCORSO (V. Assistenza, ecc., pagg. 263-264).

MIGLIORAMENTI : - alle locomotive a vapore, pagg. 195-196; - nel servizio di trazione a treni merci, pag. 196; - eseguiti alle linee (V. Nuovi, ecc., pagg. 59-66).

MOBILITAZIONE (V. Ufficio, ecc., pagg. 271-274).

MODIFICAZIONI : - nei servizi affidati all'Amministrazione, pag. 6.

MORBOSITÀ : - pagg. 258-260; - generale (specchio), pag. 258; - malarica (specchio), pag. 262; - per cause comuni (specchio), pag. 259; - per cause diverse (specchio), pag. 259.

MOVIMENTO-I : - delle merci nei porti, pag. 369 (Allegato n. 32); - delle scorte dei magazzini, pag. 248; - tellurici (V. Lavori, ecc., pag. 57).

MUTUI : - a cooperative edilizie ferroviarie, pagg. 47-48; - al personale, pagg. 42-43.

N

NAVIGAZIONE : - pagg. 268-271 (V. Linee di - pag. 50).

NOLEGGIO : - cuscini, pagg. 227-228; - vapori, pag. 237.

NOTIZIE : - generali (sulla Navigazione), pag. 268; - generali sul modo d'esecuzione dei lavori ed argomenti vari, pagg. 79-83; - generali sulle forniture, pagg. 233-234.

NUOVO-I-A-E : - elettrificazione di linee (V. Studi, ecc., pag. 78); - forniture di energia da parte di Società private, pagg. 77-78; - impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni,

depositi e officine in conto aumento patrimoniale, pagg. 59-66; - lavori e miglioramenti eseguiti alle linee, pag. 60; - organizzazione dell'Istituto sperimentale, pag. 253; - lavori (di elettrificazione) nelle linee elettrificate e nelle centrali delle ferrovie dello Stato, pagg. 76-77; - ordinazioni (di rotabili) passate durante il 1926-27, pagg. 182-184; - rotabili (V. Costruzione, ecc., pagg. 181-182); - tipi di locomotive, pagg. 194-195.

O

OFFICINE: - del materiale fisso di Pontassieve, pagg. 82-83; - (V. Elenco, ecc., pagg. 161-166); - (V. Lavori, ecc., pagg. 64-65); - (V. Nuovi, ecc., pagg. 59-66); - (V. Dimostrazione, ecc., pagg. 338).

OPERA DI PREVIDENZA, pagg. 39-41.

OPERAZIONI PER CONTO DI TERZI, pagg. 283-284.

OPERE D'ARTE IN MURATURA E CEMENTO ARMATO, pagg. 60-61; - (V. Elenco, ecc., pagg. 132-137).

ORDINAMENTO: - e attività generale dell'Azienda (Capo I), pagg. 1-10; - dell'Azienda (disposizioni legislative), pag. 1.

ORGANIZZAZIONE: - ed attività dell'ufficio di mobilitazione, pagg. 271-274.

P

PALI, per telegrafo, per telefoni, per impianti luce e per apparati centrali, pag. 243.

PARCO FERROVIE STATO (V. Consistenza, ecc., pagg. 177-179).

PARTECIPAZIONE A CONSESSI NAZIONALI E INTERNAZIONALI, CONFERENZE, COMMISSIONI, ecc., pagg. 8-10.

PASSAGGI A LIVELLO, pagg. 50-52.

PENSIONI E SUSSIDI, pagg. 36-39.

PERCORENZE E CONSUMI, pagg. 171-174.

PERCORENZA-E: - dei treni e dei veicoli, esercizio 1926-27, pagg. 354-355 (Allegato n. 22); - dei treni e delle locomotive in corsa, pag. 171; - dei treni e consumo combustibile (sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia), pag. 266; - delle locomotive di manovra, pagg. 171-172; - delle locomotive e tonnellate-km. rimorchiate, pag. 172; - e consumi, pagg. 171-173; - giornaliera di treni viaggiatori, pag. 200; - in locomotive-km. e automotrici-km. delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche, pag. 356 (Allegato n. 23).

PERCORSO: - medio per trasporto, pag. 213; - medio di trasporti, tonnellate-km. e intensità media chilometrica del traffico merci, pag. 361 (Allegato n. 27).

PERMUTA (V. Vendite, ecc., pag. 81).

PERSONALE: (Capo III) pagg. 26-48 e pag. xxxi (Introduzione); - (provvedimenti legislativi), pagg. 1-2; - (V. Consistenza del - al 30 giugno 1927, pagg. 26-27); - (V. Quantitativo medio, ecc., pagg. 27-28); - sanitario, pag. 257; - (delle linee a scartamento ridotto della Sicilia), pag. 267; - (V. Economie, ecc., pag. 53); - (V. Istruzioni, ecc., pagg. 35-36); - (V. Mutui, ecc., pagg. 42-43); - (V. Situazione, ecc., pagg. 336-337); - (V. Spese, ecc., pagg. 15-16; 28-29); - (V. Dimostrazione, ecc., pag. 338).

PESO: - delle principali merci caricate ai porti e corrispondenti quantità di carri utilizzati, esercizi 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27, pagg. 370-371 (Allegato n. 33); - medio per treno e locomotiva, pagg. 172-173.

POMPATURA d'acqua (V. Elenco, ecc., pagg. 167-168).

PONTI: - metallici, pagg. 61-62; - (V. Elenco, ecc., pagg. 140-141).

PORTATA MEDIA DEI CARRI (V. Carico, ecc., pag. 213).

PORTI: (V. Movimento, ecc., pag. 369); - (V. Traffico, ecc., pag. 210).

POSTE E TELEGRAFI (V. Approvvigionamenti, ecc., pagg. 248-249); - (V. Case, ecc., pag. 85); - (V. Pratiche, ecc., pagg. 84-85); - (V. Progetti, ecc., pag. 84).

POTENZIALITÀ DELLE STAZIONI AL 30 GIUGNO 1927, 1926 E 1905, pag. 333 (Allegato n. 10).

XXIV

- PRATICHE RELATIVE AI PROGETTI ED AI LAVORI CHE VENGONO ESEGUITI PER CONTO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E TELEGRAFI**, pagg. 84-85.
- PREMESSE** (riguardanti i risultati finanziari), pag. 11.
- PRENOTAZIONI POSTI**, pag. 206.
- PRESTAZIONI E STUDI SPECIALI** (specchio), pag. 255.
- PREZZI MEDI DI ADDEBITI DEI COMBUSTIBILI**, pagg. 239-240.
- PRINCIPALI DANNI DI FORZA MAGGIORE**, pagg. 56-57.
- PRODOTTO-I**: - del traffico, pagg. 13-14; - del traffico merci (V. Entità, ecc., pagg. 207-209); - del traffico della rete per unità di lunghezza e di traffico (specchio), pag. 14; - del traffico (V. Sviluppo, ecc., pag. 304); - medio di viaggiatori per treno-km. e per asse-km. (V. Entità, ecc., pagg. 207-209); - medio per treno-km. merci e per asse-km. di carro carico e vuoto (V. Entità, ecc., pagg. 207-209).
- PROGETTI**: - di nuove elettrificazioni di linee, pag. 78; - di nuove centrali elettriche, pag. 78; - di nuovi edifi postal e telegrafici, pag. 84.
- PROGRAMMA GENERALE DI SISTEMAZIONE DEGLI ARMAMENTI**, pagg. 58-59.
- PROPAGANDA**: - del dopolavoro, pagg. 276-277; - turistica, pag. 10.
- PROTESI** (V. Assistenza medica, ecc., pagg. 263-264).
- PROVENIENZA DEI CARRI** (V. Ripartizione, ecc., pag. 209).
- PROVENTI E SPESE DEL DOPOLAVORO**, pag. 280.
- PROVVEDIMENTI**: - disciplinari, pagg. 34-35; - diversi d'ordine generale, pagg. 6-8; - legislativi, pagg. 1-3; - (legislativi riguardanti) il personale, pagg. 1-2, il bilancio, pag. 2, le concessioni di viaggio, pag. 2, le case economiche e cooperative, pag. 3, le commissioni e rappresentanze, pag. 3, le tariffe, pag. 2.

Q

- QUANTITÀ**: - dei carri caricati di agrumi in Sicilia ed in Calabria nel 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27, pag. 373 (Allegato n. 35); - dei riscaldi per tutti i veicoli del parco, pag. 187; - dei riscaldi per le diverse specie di veicoli, pag. 187; - di carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1917 al 1927, pag. 372 (Allegato n. 34); - di locomotive fuori servizio per riparazione, pagg. 185-186; - di veicoli fuori servizio per riparazione, pagg. 186-188; - media di materiale atto al servizio, pagg. 184-185.
- QUANTITATIVO**: - medio di personale impiegato durante l'esercizio 1926-27, pagg. 27-28; - totale di biglietti venduti (V. Entità, ecc., pag. 199); - delle visite sanitarie (specchio), pag. 258.
- QUIESCENZE**, pag. 262.

R

- RADDOPPIAMENTI DI BINARI**, pag. 60; - (V. Elenco, ecc., pagg. 112-115).
- RADIAZIONI ED ALIENAZIONI** (di locomotive e veicoli, pagg. 180-181).
- RAPPRESENTANZE** (V. Commissioni e rappresentanze, pag. 3).
- RECLAMI** (V. Indennizzi, ecc., pag. 230).
- REVISIONE**: - dell'armamento, pagg. 54-55; - delle scorte, pag. 247; - degli assegni dei generi di consumo, pag. 248.
- RIASSUNTO**: - del personale e sua ripartizione in addetti e non addetti all'esercizio, pagg. 336-337 (Allegato n. 11); - dei prodotti del traffico, ecc., pag. 322 (Allegato n. 3); - della parte ordinaria delle entrate e delle spese (al netto), pag. 296 (Allegato n. 2) e (V. Sviluppo, pag. 308).
- RIDUZIONE NELLE TARIFFE MERCI**, pagg. 217-218.
- RIFORNIMENTO d'acqua** (V. Lavori, ecc., pag. 65).
- RINNOVAMENTO**: - del materiale rotabile (V. Situazione, ecc., pag. 319); - galleggianti (V. Situazione, ecc., pag. 319); - rifacimento e rafforzamento del binario, pagg. 57-59; - (V. Spese, ecc., pagg. 57-58); - parte metallica dell'armamento (V. Situazione, ecc., pag. 319).

RIORGANIZZAZIONE interna dei servizi (V. Provvedimenti, ecc., pag. 6-8).

RIPARAZIONE : - dei veicoli nelle squadre di rialzo, pag. 191 ; - dei veicoli nelle officine dell'Amministrazione, pagg. 191-192 ; - dei veicoli nelle officine private, pag. 192-193 ; - delle locomotive nelle officine dei depositi, pag. 188-189 ; - delle locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione, pagg. 189-190 ; - delle locomotive nelle officine private, pagg. 190-191 ; - rotabili (V. Costo, ecc., pagg. 193-194) ; - tachimetri per locomotive, pag. 191.

RIPARTIZIONE del carico merci : - pagg. 209-210 ; - dei prodotti del traffico per linee, esercizio 1926-27, pagg. 377-397 (Allegato n. 39).

RISANAMENTO DELLA MASSICCIATA, pag. 55.

RISCALDAMENTO (V. Lavori ecc. pag. 65).

RISCONTRO DELLA CORTE DEI CONTI, pagg. 281-283.

RISULTATI finanziari : - (Capo II) pagg. 11-25 ; - dell'esercizio 1926-27, pag. XXXII-XXXIV (Introduzione) - delle linee a scartamento ridotto) pag. 267-268 ; - (V. Premesse, ecc., pag. 11)

RITARDI (V. Indennizi, ecc., pag. 230).

S

SANZIONI CONTRO COLORO CHE DETERIORANO OD INSUDICIANO LE CARROZZE FERROVIARIE, pagg. 206-207.

SCORTE : - carbone, pag. 238 ; - (V. Magazzini, ecc., pagg. 247-248) ; - (V. Revisione, ecc., pag. 247) ; - (V. Verifica, ecc., pagg. 247-248).

SCUOLE (V. Sussidi, ecc., pag. 35).

SEGNALI FISSI (V. Soppressione, ecc., pag. 52).

SERVIZIO-I : - assegni e anticipazioni spese, pag. 229 ; - con carrozze della Compagnia Wagons-Lits, pagg. 205-206 ; - servizi contabili e finanziari, pagg. 280-281 ; - contabili, finanziari e di riscontro, pag. 280-284 ; - (V. Coordinamento, ecc., pag. 6) ; - cumulativi con le linee di navigazione con le isole (facilitazioni di tariffa), pag. 218 ; - cumulativi e di corrispondenza, pagg. 221-225 ; - cumulativi internazionali, pag. 224 ; - di ferry-boats attraverso lo Stretto di Messina, pag. 269 ; - dei trasporti a domicilio, pag. 226 ; - dei treni (delle linee a scartamento ridotto della Sicilia), pag. 266 ; - dei biglietti internazionali per viaggiatori e bagagli, pag. 215-216 ; - di controllo e contabilità, pagg. 224-225 ; - di sorveglianza delle linee, pagg. 50-53 ; - di sorveglianza sulle linee della Sardegna e sulle secondarie Sicule, pag. 53 ; - doganale, pag. 228-229 ; - e concessioni speciali, pagina 200 ; - finanziari e contabili, pag. 280-281 ; - interni per viaggiatori e bagagli (riforma tariffe), pag. 215 ; - merci, pag. 207-215 ; - merci internazionali, pag. 219-221 ; - merci interno e cumulativo italiano (estensione di tariffe) (riforma tariffe), pagg. 216-217 ; - portuali e lacuali, pagg. 225-226 ; modificazione nei - (V. Modificazioni, ecc., pag. 6) ; - sanitari, pag. 257-265 ; - speciali riguardanti il trasporto merci, pag. 225-229 ; - vari e gestioni speciali (Capo VII), pag. 233-284 ; - viaggiatori e bagagli, pag. 199-207.

SISTEMAZIONI : - del servizio di vigilanza, pag. 50 ; - e avanzamenti, pagg. 30-33 ; - (V. Programma, ecc.), pagg. 58-59.

SITUAZIONE : - degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva, pag. 319-321 (allegato 2) ; - del parco veicoli F. S. a scartamento normale al 30 giugno 1927, pagg. 342-347 (Allegato n. 14) ; - del personale (navigazione) e provvedimenti per la sistemazione, pagg. 269-270 ; - generale del personale al 30 giugno 1927, pagg. 336-337 (Allegato n. 11) ; - patrimoniale, pagg. 21-22.

SOMME : - impegnate e pagate per spese di carattere patrimoniale (V. Dimostrazione, ecc.), pag. 325).

SOMMINISTRAZIONE ED IMPIEGO DI COMBUSTIBILE, pagg. 238-239.

SOPPRESSIONE : - del servizio di vigilanza notturna ai segnali fissi, pag. 52 ; - del servizio domenicale di un cantoniere per ogni squadra, pag. 53.

SORVEGLIANZA : - delle linee, pagg. 50-53 ; - (V. sistemazione, pag. 50).

SOTTOSTAZIONI DI TRASFORMAZIONE E CONVERSIONE, (entrate in servizio nell'anno), pag. 72.

SPECIFICAZIONE DEGLI INFORTUNI FRA LE DIVERSE CATEGORIE DI AGENTI, (specchio), pag. 261.

SPSE, pagg. 15-25 ; - accessorie, pag. 19 e 318 ; estranee all'Azienda, pag. 318 ; - complementari, pagg. 18-19 e 318 ; - (dell'opera di Previdenza), pag. 39-41 ; - d'energia elettrica per la trazione dei treni, pag. 16-17 ; - di combustibile per la locomozione, pag. 16 ; -

di esercizio (ordinarie e complementari) per unità di lunghezza e di traffico, (specchio), pag. 19; - direzione generale (V. Sviluppo ecc. pag. 309); - di personale, pagg. XXXIV, 15-16, e 28-29; - di personale al lordo (V. Dimostrazione, ecc., pag. 338); - ferrovie secondarie sicule (V. Sviluppo, ecc., pag. 314-315); - generali (V. Sviluppo, ecc., pag. 316); - incontrate per gli acquisti, pag. 235-236; - Navigazione (V. Sviluppo, ecc., pag. 317); - ordinarie (altre spese ordinarie pag. 17-18); - per la manutenzione del materiale rotabile, pag. 17; - per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica, pag. 17; - (per la manutenzione ordinaria delle linee, ecc.), pagg. 53-54; - (per la manutenzione straordinaria ecc.) pag. 56; - (per lavori speciali sulle linee in dipendenza di movimenti tellurici), pag. 57; - (per nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi ecc. pag. 59-60); - (per rinnovamento, rifacimento e rafforzamento del binario), pagg. 57-58; - per le case economiche ferroviarie, pag. 44-46; - per pensioni e sussidi (V. Pensioni, ecc., pagg. 36-39); - Riassunto (V. Sviluppo, pag. 318; (V. Titoli, ecc., pag. 15); - straordinarie, pagg. 20-21; - Servizio movimento e traffico (V. Sviluppo, pagg. 309-311); - Servizio materiale e trazione (V. Sviluppo, ecc., pagg. 311-312); - Servizio lavori e costruzioni (V. Sviluppo, ecc., pagg. 313-314). - servizi secondari (V. Sviluppo, pag. 316); - Stretto di Messina (V. Sviluppo, pag. 315).

SQUADRE di rialzo (V. Lavori, ecc., pagg. 64-65).

STAMPATI E CANCELLERIA, pag. 245.

STAMPA e propaganda (del Dopolavoro), pagg. 276-277.

STAZIONI: e tronchi comuni con ferrovie estere, pagg. 223-224; - (V. Lavori, ecc., pagg. 62-64); (V. Elenco, ecc., pag. 142-160); (V. Nuovi, ecc., pagg. 59-66).

STIPULAZIONE DI CONVENZIONE CON ALTRE FERROVIE E TRAMVIE ITALIANE (per il servizio cumulativo), pagg. 221-223.

STRADE di accesso alle stazioni (V. Consegne, ecc., pag. 81).

STUDI: - di nuovi veicoli e di modifiche e migliorie ai veicoli già in servizio, pagg. 197-198; - ed esperimenti (sul materiale di trazione), pagg. 194-198; - in corso per nuove elettrificazioni, pag. 78; - e prestazioni speciali (Istituto sperimentale), pagg. 254-256.

SUSSIDI: - e scuole, pag. 35; - (V. Pensioni, ecc., pagg. 36-39).

SVILUPPO: - dei titoli « Linee e mezzi d'esercizio » e « Capitale », pagg. 292-293 (Allegato n. 1); - per articoli dei capitali dell'Entrata e della Spesa per il 1926-27, compresi i residui; e confronto col 1925-26, pagg. 304-318; - della rete di Stato, pag. XXIX (Introduzione); - e organizzazione (del Dopolavoro), pagg. 275-276.

T

TACHIMETRI (V. Riparazione, pag. 191).

TARIFFE; - pagg. 215-221; - Riforme alle - viaggiatori e bagagli (V. Servizi ecc., pag. 215); - Riforme alle tariffe merci (V. Servizio, ecc., pag. 216-217; - (V. Provvedimenti legislativi, pag. 2); - merci (V. Riduzione, ecc., pagg. 217-218).

TELEFONO E TELEGRAFO (V. Impianti, ecc., pagg. 69-70).

TERRENI: ferroviari (V. Affitto, pagg. 81-82); - petroliferi e dei boschi dell'Albania (V. Azienda ecc., pagg. 251-252).

TITOLI: - delle entrate e loro raffronto, pag. 13; - di spesa e loro raffronto, pag. 15.

TONNELLAGGIO: - e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico pagina 211; - e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'esercizio 1926-27 sulle ferrovie dello Stato, pagg. 365-368 (Allegato n. 31).

TONNELLATE-CHILOMETRO: - del traffico merci (V. Percorso, ecc., pag. 361).

TRAFFICO: - (Capo VI) pagg. 199-232 e pagg. XXIX-XXXI (Introduzione); - ai porti, pag. 210; - (V. Prodotti, ecc., pagg. 13-14); - delle merci importate dalle ferrovie estere, esercizi 1925-1926 e 1926-27, pag. 374 (Allegato n. 36) - delle merci esportate, sulle ferrovie estere, esercizi 1925-26 e 1926-27, pag. 375 (Allegato n. 37); - e consumi delle linee a trazione elettrica, pagg. 175-178; - merci (V. Entità del - merci, pagg. 207-209); - viaggiatori e bagagli (V. Entità, ecc., pag. 199); (V. Carri, ecc., pag. 213).

TRASBORDI, carboni, pag. 238.

TRASPORTI: - a domicilio (V. Servizio, ecc.), pag. 226. - di agrumi, pag. 212; - di bestiame vivo, pag. 213; - derrate, pagg. 211-212; - di fiori, pagg. 212-213; - di merci con treni viaggiatori, pag. 325; - militari, pagg. 231-232; - speciali, pagg. 231-232; - vinicoli, pag. 212.

TRAZIONI : - e materiale rotabile (Capo V), pagg. 171-198 ; - elettrica, pag. 175-177.

TRENI : - merci (V. Miglioramenti, ecc., pag. 196) ; - merci rapidi (V. Estensione, ecc., pag. 214) ; (V. Percorrenze, ecc., pagg. 354-355) - (V. Peso medio, ecc., pagg. 172-173).

U

UFFICIO MOBILITAZIONE, pagg. 271-274

UTILIZZAZIONE DEI CARRI UTILI AL TRAFFICO, Esercizi 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27, pag. 362 (Allegato n. 28).

UVA (V. Quantità, ecc., pag. 372).

V

VALORE inventariale del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio costituente la dotazione al 30 giugno 1927, pag. 327 (Allegato n. 7).

VEICOLI : - fuori servizio per riparazione (V. Quantità, ecc., pagg. 186-188) ; - riparati nelle officine F. S., nelle officine private e nelle squadre di rialzo, pag. 349 (Allegato n. 20) ; - riparati nelle squadre di rialzo, nelle officine dell'Amministrazione, nelle officine private (V. Riparazione, - ecc.), pag. 191 e. s. ; - a scartamento normale non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, pag. 179 ; (V. Studi, ecc., pagg. 197-198).

VENDITA-E : e cessioni di carbone pag. 239 ; - permutate, acquisti, (di terreni e fabbricati) pag. 81 ; - materiali fuori d'uso, pag. 247.

VERIFICA DELLE SCORTE, pagg. 247-248.

VIAGGIATORI (V. Servizio, ecc., pagg. 199-201).

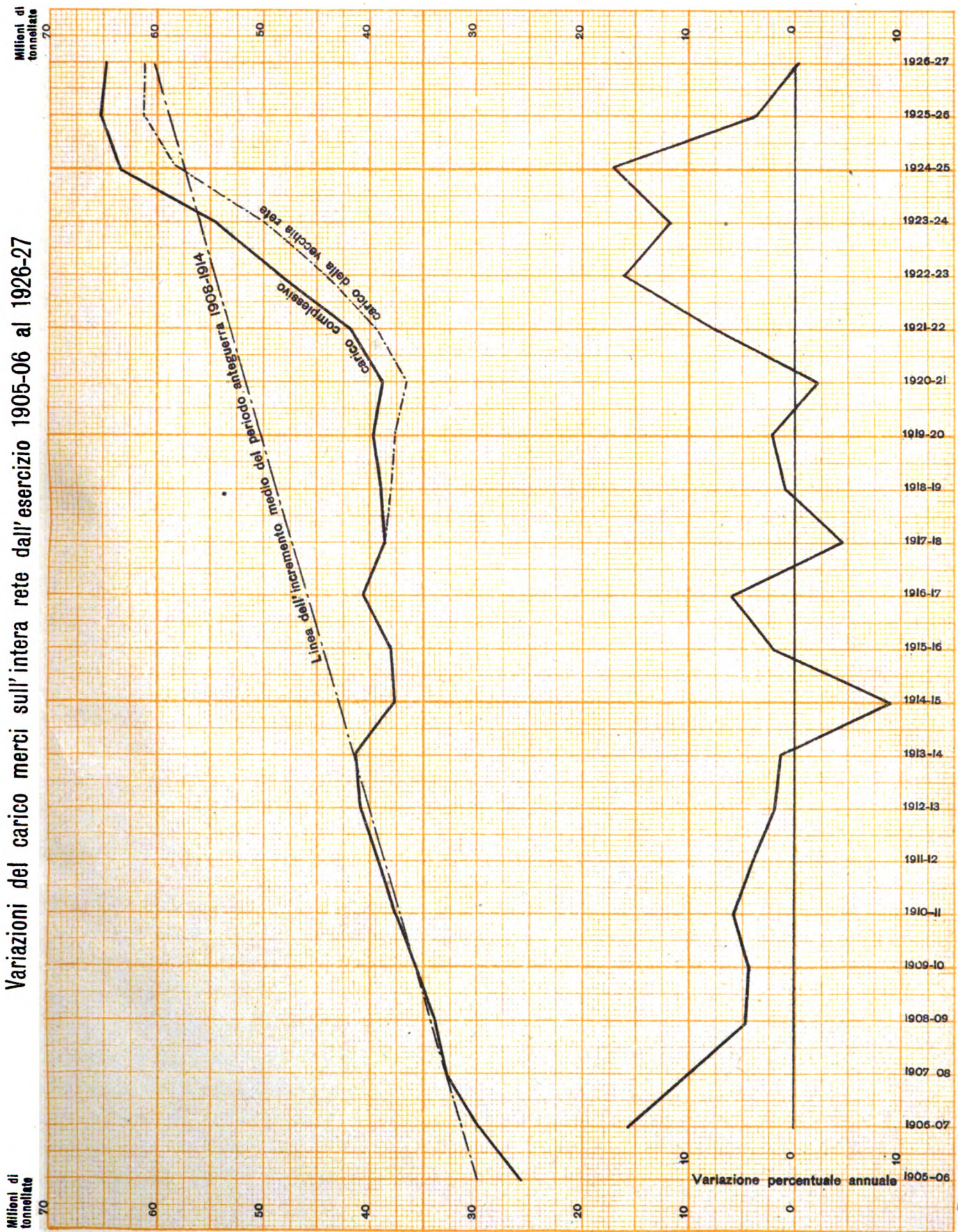
VIGILANZA (V. Sistemazione, ecc., pag. 50) ; - (V. Soppressione, ecc., pag. 52).

VISITE : - alle linee, pag. 52 ; - sanitarie, pagg. 257-258.

W

WAGONS-LITS (V. Servizi, ecc., pagg. 205-206).

Variazioni del carico merci sull'intera rete dall'esercizio 1905-06 al 1926-27



INTRODUZIONE

Considerazioni generali sull'esercizio 1937 — Anche nell'anno finanziario 1937, come si è visto, una parte sostanziale di lavoro ha dovuto essere svolta per la disciplina e l'ordine del personale. L'attività della Direzione è stata sempre più intensa e regolare.

L'attività svolta in quest'anno finanziario è stata una delle più intense e produttive svolte negli anni precedenti, e il servizio ha fornito un contributo sostanziale negli anni del servizio, in conseguenza del lavoro svolto e dei risultati probabilmente più che in tutti gli altri anni del servizio in corso.

L'Amministrazione si è preoccupata particolarmente di assicurare il servizio con il più alto grado possibile, assistendo particolarmente nella condotta del personale.

Struttura della rete — La struttura della rete è rimasta quella attuale e quella dell'anno precedente, essendo passata da un 100% a un 100% per le linee e sostanzialmente normale e mantenendosi invariata in un 100% per le linee e sostanzialmente normale.

Anche la struttura del traffico è rimasta normale, con poche variazioni, ma con un aumento passivo di un 100% e un 100% per le linee, per un totale di un 100% per le linee e un 100% per le linee, con un aumento di un 100% per le linee e un 100% per le linee.

Un possibile incremento si è avuto nella struttura del traffico, essendo un aumento elettrico e quello passivo, durante il servizio, da un 100% a un 100%.

Se teniamo conto inoltre che sono in servizio circa 1000 telegrafisti, per un totale di un 100% di linee, si vede come l'Amministrazione sia in grado di risolvere il problema della gestione elettrica che è il particolare interesse per l'anno in corso.

Trasporti — Nel movimento del traffico si è verificato, durante l'esercizio 1937, un leggero aumento rispetto a quello dell'anno precedente, e questo in base al quantitativo dei biglietti venduti, ossia del 100% e del 100%, rispetto ai prodotti del traffico.

La minor percentuale di aumento dei prodotti rispetto a quella dei biglietti venduti deriva principalmente dalle maggiori facilitazioni accordate per alcuni viaggi e aumenti dei biglietti emessi per il traffico, ma rispetto per le vendite, tenendo conto anche a scopo di confronto, ad altri.

Nei trasporti delle merci il servizio pubblico si è verificato invece un aumento che può valutarsi del 100%, in base al quantitativo caricato e del 100%.

sia in base alle tonnellate-km. trasportate, sia in base ai prodotti del traffico. La depressione si è cominciata a manifestare nell'autunno 1926, scomparve poi nell'inverno, ma tornò di nuovo a verificarsi dal marzo 1927 alla fine dell'esercizio, persistendo anche nei mesi successivi al giugno 1927.

Mentre nei trasporti effettuati per il pubblico si è verificata una diminuzione, in quelli che furono effettuati in servizio, si verificò un aumento dell'**1,70 %** circa, dovuto in special modo ai maggiori approvvigionamenti di carbone che si ritenne necessario di effettuare sia per i bisogni dell'Amministrazione, sia per sovvenire eventualmente alcune industrie nazionali, di fronte alle difficoltà determinate nell'autunno 1926, dallo sciopero minerario inglese.

Una notevole parte di detto carbone ci venne dalla Polonia, e perciò, mentre nel 1926-27 diminuirono i trasporti normali a breve distanza tra i porti ed i relativi retroterra, si dovettero effettuare molti trasporti di carbone a lungo percorso fra i transiti terrestri orientali e le nostre regioni settentrionali. Ciò fece aumentare sensibilmente la percorrenza totale dei carri, e in modo speciale quella dei carri vuoti, la quale raggiunse, nel 1926-27, la percentuale del **26,3 %**, di fronte a quella del **24, %**, avuta negli esercizi precedenti.

Le percorrenze dei treni viaggiatori crebbero nel 1926-27 da **77** a **82** milioni di chilometri e quelle dei treni merci da **61** a **65** milioni di chilometri.

Per quanto riguarda l'utilizzazione dei carri nel servizio pubblico si è ancora accentuato, nell'esercizio 1926-27, il progressivo miglioramento verificatosi negli anni scorsi, come dimostra lo specchio seguente :

	1926-27	1925-26	1913-14
Carico medio per asse carro tonn.	5,16	5,13	4,300
Percorrenza media dei trasporti . . . km.	190,35	184,15	171 —
Durata del ciclo giorni	5.23^a	6 —	5.23 ^b

Durante l'anno finanziario 1926-27, si è ritenuto opportuno eseguire un diligente studio della ripartizione del traffico e dei relativi prodotti, sulle diverse linee della rete. I dati che vengono pubblicati in questa relazione, (vedi allegato n. 39), colmando una lacuna che da parecchi anni lamentavasi nelle statistiche delle ferrovie dello Stato, mostrano che, mentre il prodotto medio chilometrico di tutta la rete è di 294 mila lire e vi sono alcune linee che danno un prodotto di oltre due milioni per chilometro, ve ne sono molte con prodotto scarso come, dimostrano le seguenti cifre riassuntive :

Tronchi con prodotto chilometrico :

- a) superiore ad 1.000.000 di lire km. 739
- b) compreso fra 750.000 e 1.000.000 » 929

c) compreso fra 500.000 e 750.000	km.	1.540
d) compreso fra 250.000 e 500.000	»	3.176
e) compreso fra 100.000 e 250 000	»	4.267
f) compreso fra 50.000 e 100.000	»	3.074
g) inferiore a 50.000 lire	»	2.713

I risultati di questa nuova indagine costituiranno elemento di giudizio per un migliore adeguamento dei servizi ai traffici.

Personale. — La riduzione di personale è stata particolarmente curata durante l'esercizio 1926-27, nel quale infatti, nonostante il maggior quantitativo di treni effettuato, si poté con successive e continue riduzioni, portare il quantitativo degli agenti utilizzati da 172.768 a **169.930** al 30 giugno 1927 (1).

Il quantitativo medio di agenti impiegati per l'esercizio durante l'anno finanziario 1926-27 risultò inferiore a quello dell'anno precedente, sia in valore assoluto (agenti **169.702** rispetto a 171.937) sia in rapporto alla lunghezza della linea (agenti **10,28** rispetto a 10,51 per chilometro) sia in rapporto al traffico servito (agenti **30,39** rispetto a 32,76 per ogni milione di assi-km. rimorchiati).

Devesi tener presente che nelle cifre suindicate sono compresi anche **3.400** agenti in complesso che non prestano direttamente servizio per l'Azienda ferroviaria, essendo distaccati presso i reparti speciali della Milizia Nazionale e presso la Gestione speciale viveri.

Il quantitativo medio di agenti giornalmente fuori servizio per malattia od infortunio risultò nell'anno 1926 appena del **2,91** %, mentre era stato del 3,32 nell'anno 1914 ed era salito al 5,27 nell'anno 1921 (vedi grafico a pag. 258 e la tavola n. 3 in fondo al volume).

Materiale rotabile. — Anche nell'esercizio 1926-27, come nel precedente, il quantitativo di materiale nuovo immesso nel parco risultò inferiore a quello che si dovè alienare, perchè non più adatto al servizio.

Al 30 giugno 1927 pertanto la dotazione presentò, rispetto alla data corrispondente del precedente esercizio, le diminuzioni qui appresso indicate:

- 42 locomotive a vapore;
- 324 carrozze;
- 122 bagagliai;
- 1.267 carri.

Ciò nonostante, il materiale in servizio potè sopperire a tutti i bisogni del traffico e ciò devesi non solo alla buona utilizzazione del materiale stesso, ma anche alle speciali cure che dedicò l'Amministrazione alla manutenzione dei rotabili, ottenendo così un sensibile aumento sulla percentuale di quelli atti al servizio.

(1) Al 1° ottobre 1927 tale quantitativo era stato ancora abbassato a 169.239.

Tenuto conto però della situazione suesposta, si ritenne opportuno di intensificare le ordinazioni di nuovi rotabili, aggiudicando a ditte private la fornitura di **217** locomotive a vapore ed elettriche, **243** carrozze, **65** bagagliai e **8.070** carri.

Le riparazioni si svolsero regolarmente, con aumento sia delle locomotive che dei veicoli riparati, tanto nelle officine dell'Amministrazione che in quelle delle ditte private.

Sono meritevoli di nota i buoni frutti che si sono ottenuti dalla nuova organizzazione data dall'Amministrazione al lavoro delle officine di riparazione. Oggi, infatti, per citare un dato caratteristico, il quantitativo medio di operai-anno necessario per la riparazione di una locomotiva (tipo ragguagliato) è sceso a **3,37** mentre era di 3,86 nel 1925-26 e di 4,66 nel 1913-14.

Per i veicoli i dati corrispondenti sono i seguenti: quantitativo di operai-anno necessario per la riparazione di 1000 assi ragguagliati: **10,08** nel 1926-27; **10,31** nel 1925-26; **10,18** nel 1913-14.

Risultati finanziari dell'esercizio 1926-27. — I prodotti del traffico nel 1926-27 diedero un introito inferiore di 24 milioni a quello dell'anno precedente (**4.841** milioni rispetto a 4.865 (1)).

Di fronte però a tale diminuzione si verificò fortunatamente un aumento complessivo di 62 milioni negli introiti fuori traffico e nelle entrate eventuali (**250** milioni in confronto di 188) e ciò permise non solo di compensare le dette diminuzioni, ma di superare ancora per 38 milioni, gli introiti complessivi che l'Azienda aveva ottenuti nell'esercizio 1925-26 (**5.092** milioni nel 1926-27 di fronte a 5.054 nel 1925-26).

Nei prodotti del traffico si ebbe un aumento di 12 milioni per i viaggiatori e bagagli (da 1.707 milioni a **1.719**) ed una diminuzione di 36 milioni per le merci (da 3.158 a **3.122** milioni) e quindi in complesso la diminuzione di 24 milioni che abbiamo indicato sopra.

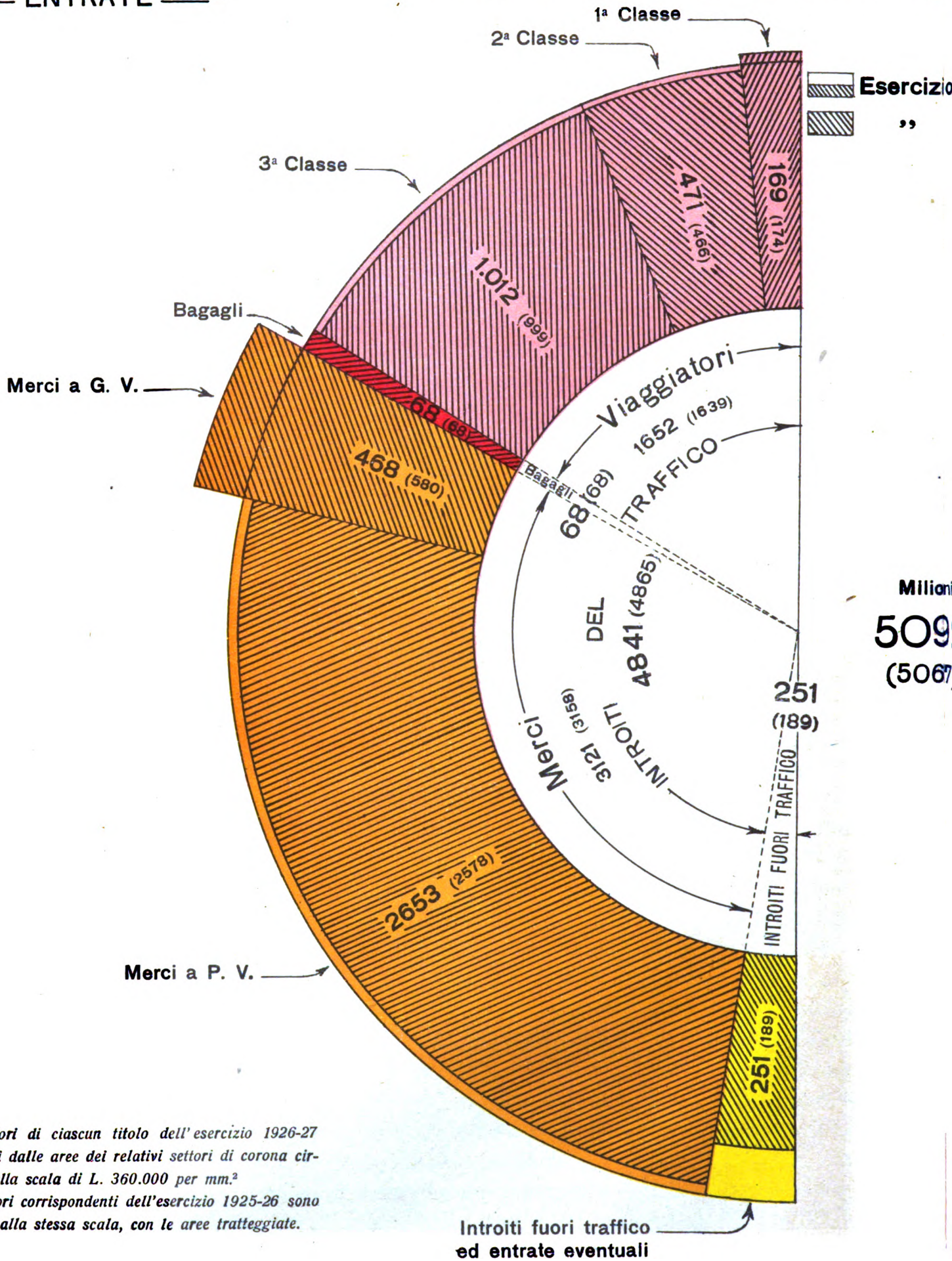
La diminuzione verificatasi nei prodotti delle merci deriva principalmente dalla depressione del traffico, ed, in piccola parte dalle riduzioni di tariffe disposte col R. decreto-legge 14 maggio 1927, n. 790, e andate in vigore col 16 giugno 1927.

Per quanto riguarda le spese (ordinarie, complementari ed accessorie al netto) si ebbe nel 1926-27 un aumento di 268 milioni rispetto a quelle dell'esercizio precedente (**4.936** milioni di fronte a 4.668). Questo aumento fu compensato solo per 38 milioni da quello verificatosi nelle entrate, restando a carico del bilancio dell'Azienda la differenza di 230 milioni la quale andò a diminuire di altrettanto l'avanzo che si

(1) Nelle cifre che si riferiscono all'esercizio 1925-26 sono state escluse quelle della Navigazione che non compaiono più nel bilancio 1926-27, ciò per rendere le cifre dei due esercizi paragonabili fra loro.

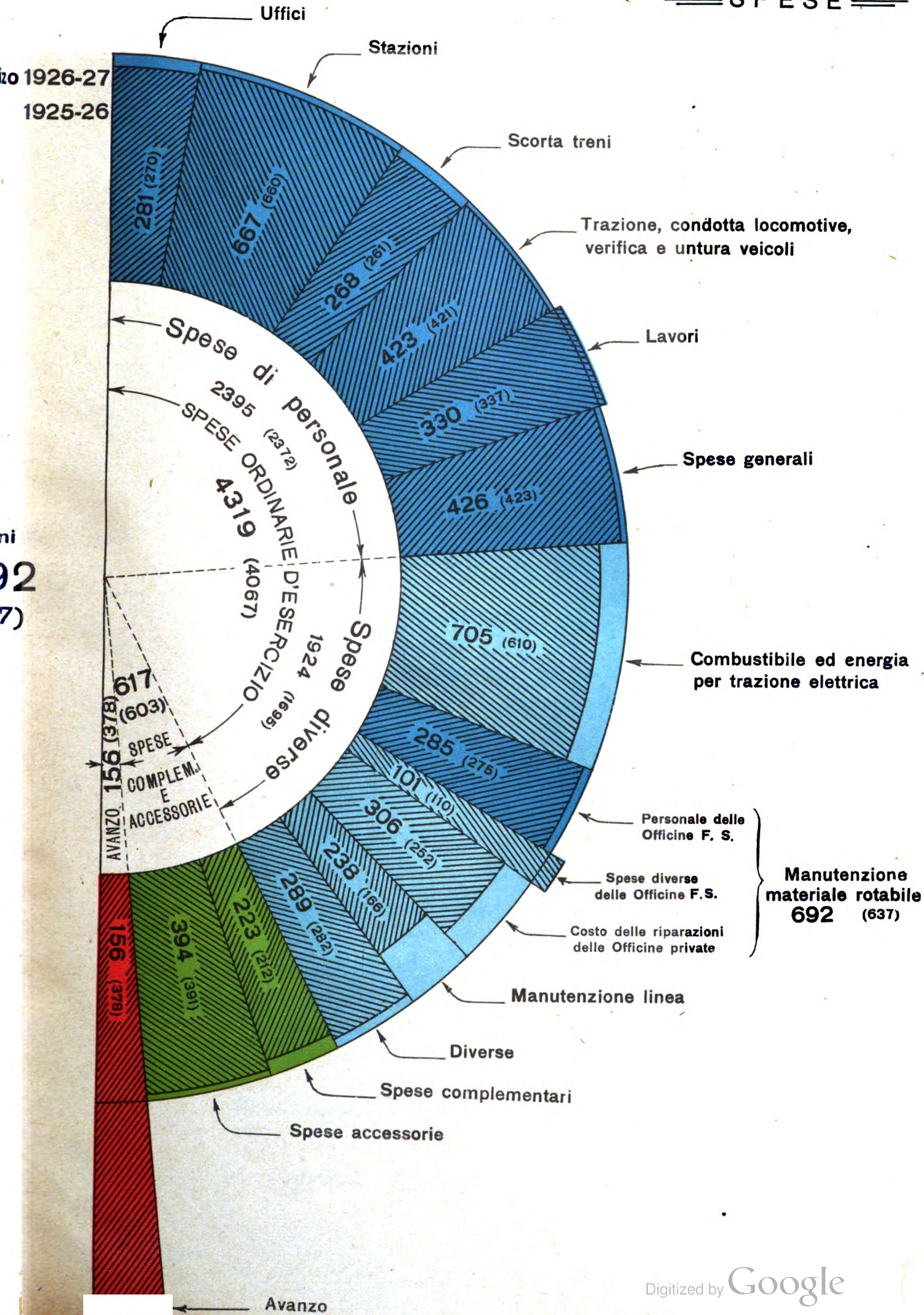
ENTRATE

Entrate e Spese dell'Azienda negli



I valori di ciascun titolo dell'esercizio 1926-27 sono dati dalle aree dei relativi settori di corona circolare nella scala di L. 360.000 per mm.²

I valori corrispondenti dell'esercizio 1925-26 sono indicati, alla stessa scala, con le aree tratteggiate.



era avuto nell'esercizio precedente. In relazione a ciò l'avanzo che era stato nel 1925-26 di 378 milioni, tenuto conto anche della gestione Navigazione, e di 386 senza tener conto della gestione stessa, si ridusse nell'esercizio 1926-27 a 156 milioni.

Qui di seguito si riporta il confronto delle spese dei due esercizi, distinte per i principali titoli.

TITOLI DELLE SPESE	1926-27	1925-26	Differenza
	milioni		
Spese ordinarie di personale (escluso quello delle officine)	1.969	1.949	+ 20
Spese generali attinenti al personale (1)	426	423	+ 3
Spese generali diverse	50	63	- 13
Spese di combustibile per la trazione a vapore e di combustibile ed energia elettrica per la trazione elettrica	705	610	+ 95
Spese per manutenzione dei rotabili	692	637	+ 55
Spese per manutenzione ordinaria delle linee	238	166	+ 72
Spese per indennizzi	8	15	- 7
Spese per forniture diverse	231	202	+ 29
Spese per lavori di prevenzione e riparazione dei danni di forza maggiore	40	30	+ 10
Spese per rinnovamento dell'armamento	60	59	+ 1
Spese per rinnovamento del materiale rotabile	123	123	—
Spese accessorie	394	391	+ 3
Totale	4.936	4.668	+ 268

(1) Vedi pag. 16.

Da tale confronto risulta che le spese crebbero nell'esercizio 1926-27 per tutti i titoli, salvo che per le spese generali diverse e per gli indennizzi commerciali.

L'aumento verificatosi nelle spese di personale potrebbe a prima vista sorprendere quando si consideri che il quantitativo di personale è diminuito e che, durante l'esercizio 1926-27, non vi è stata alcuna modificazione organica di trattamento ed è stata anzi praticata, sia pure per breve periodo (dal 1° giugno 1927), una diminuzione del caroviveri.

Devesi però al riguardo tener presente che lo sviluppo delle carriere tende di per sè stesso a far crescere le spese di personale e che questa influenza si è fatta sentire in maggior misura nell'esercizio 1926-27 perchè durante il medesimo, allo scopo di rientrare nei termini di regolamento, vennero deliberate promozioni ed aumenti di stipendio con decorrenza 1° gennaio 1926 e 1° gennaio 1927.

Altro importante fattore dell'aumento della spesa di personale fu la maggior percorrenza dei treni per la quale, naturalmente, si son dovute incontrare maggiori liquidazioni di competenze accessorie (premi sulle percorrenze e sui consumi, lavoro straordinario, ecc.).

Aggiungendo alle spese ordinarie di personale quelle generali (426) e quelle relative al personale delle officine (290) che nel bilancio vengono comprese fra le spese di riparazione del materiale rotabile e fra le spese diverse, si raggiunge in complesso un importo di 2.685 milioni con un aumento di 34 milioni rispetto alla corrispondente spesa dell'anno precedente (milioni 2.651).

Il rapporto fra le spese di personale ed il complesso delle spese ordinarie d'esercizio risultò, nel 1926-27, del **62,1** % mentre era stato del 65 % nel 1925-26.

Il prospetto qui appresso riportato mostra la variazione che ha subito la spesa ordinaria del personale dal 1913-14 in poi, escludendo gli anni della guerra.

È interessante fermare l'attenzione sopra le colonne che danno la spesa di cui trattasi espressa in lire oro e riferita al lavoro eseguito (treni-km. o assi-km.): la spesa dell'ultimo esercizio è leggermente superiore a quella dell'esercizio precedente per le cause transitorie sopra indicate, e superiore anche a quella dell'anteguerra, in dipendenza della intervenuta applicazione della legge sulle otto ore di lavoro e della perequazione delle paghe delle diverse categorie di personale in base alla sistemazione organica del 1925. Tale spesa però è andata notevolmente riducendosi dal 1918-19 in poi, specialmente dopo l'avvento del Governo Nazionale.

**SPESE DI PERSONALE DELLE FERROVIE DELLO STATO
NEGLI ESERCIZI SOTTOINDICATI.**

Esercizio	SPESA DI PERSONALE					
	per km.-linea	per km.-treno	per asse-km.	per km.-linea	per km.-treno	per asse-km.
	in lire italiane			in lire oro		
	1	2	3	4	5	6
1913-14	21.266	2,47	0,077	21,266	2,470	0,077
1918-19	52.354	8,75	0,201	39,195	6,547	0,151
1919-20	79.562	13,18	0,348	35,526	5,885	0,155
1920-21	122.553	19,39	0,556	35,039	5,544	0,159
1921-22	151.704	21,95	0,632	37,140	5,374	0,155
1922-23	162.573	20,70	0,565	39,143	4,984	0,136
1923-24	119.408	17,27	0,449	27,005	3,906	0,102
1924-25	123.197	15,73	0,411	26,627	3,399	0,089
1925-26	138.745	16,48	0,436	28,137	3,342	0,089
1926-27.....	140.507	15,66	0,415	30,828	3,436	0,091

Tra le spese che hanno presentato un maggior aumento nell'esercizio 1926-27 è da segnalare quella del combustibile e della energia elettrica, per la trazione dei treni, spesa che è cresciuta di **95** milioni.

Il consumo di combustibile per la trazione a vapore, nonostante la confortante riduzione ottenuta nei consumi unitari (**56,7** chilogrammi per ogni 1000 tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate, invece di 57,4 dell'anno precedente), risultò superiore a quello dell'esercizio 1925-26 (**3.098.862** tonnellate di fronte a 3.026.752 dell'esercizio precedente), per il maggior lavoro eseguito (**48.960** milioni di tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate dai treni a vapore in confronto di 46.974 dell'anno precedente). Inoltre il costo del combustibile salì da lire 191,55 la tonnellata a lire **216,61** e ciò fu la principale causa dell'aumento verificatosi nel titolo di spesa di cui trattasi.

A tale aumento contribuì anche, per circa **10 milioni**, il maggior consumo di energia derivante dall'estensione della trazione elettrica e la revisione di alcuni prezzi dell'energia fornita da ditte private.

La spesa di manutenzione dei rotabili è cresciuta di **55 milioni** e tale aumento è dovuto esclusivamente al maggior prezzo pagato alle ditte private sia per maggior lavoro da esse eseguito sia per aumento dei costi unitari.

La spesa di manutenzione delle linee crebbe di **72 milioni** per maggiori lavori eseguiti principalmente allo scopo di rimediare a deficienze del passato.

Le spese complementari hanno presentato un aumento di **10 milioni** solo per la parte relativa alla riparazione e prevenzione dei danni di forza maggiore. Tale aumento trova giustificazione nei maggiori lavori che si son dovuti eseguire specie per sostituzione di vecchie travate in ferro.

Le spese accessorie son rimaste stazionarie, nel loro complesso. Distinguendo però quelle attinenti all'Azienda ferroviaria da quelle estranee alla medesima, si trova nelle prime un aumento di **34 milioni** costituito principalmente da maggiori annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamenti il cui carico annuale oggi ha raggiunto il valore di **307 milioni**. Detto aumento di **34 milioni** è stato quasi completamente compensato dalla riduzione verificatasi nell'altra categoria di spese accessorie, specialmente per la diminuzione della sovvenzione alla gestione boschi dell'Albania.

Considerazioni sui risultati del bilancio. — Nella relazione annua dell'esercizio scorso, a questo stesso paragrafo, era stato esplicitamente osservato che « le favorevoli risultanze del bilancio 1925-26 non rappresentavano un facile avviamento ad una fortunata serie di incrementi dell'avanzo » e che il coefficiente di esercizio, benché arrivato a cifre favorevoli, non poteva alla sua volta « sottrarsi alle oscillazioni insite nel carattere aleatorio del traffico ferroviario ».

I risultati del bilancio 1926-27 hanno dato ragione a queste riserve; poichè sia l'avanzo della gestione che il coefficiente di esercizio hanno assunto valori meno favorevoli di quelli stessi che un anno fa si sarebbero potuti prevedere.

L'avanzo si è ridotto da 378 a **156 milioni**; e il coefficiente di esercizio si è innalzato da 85,01 a **89,97** per cento (spese complementari comprese).

Lo scorso anno preoccupava particolarmente l'immane e progressivo aumento delle quote di interesse ed ammortamento, in corrispondenza allo sviluppo dato alle opere e spese patrimoniali; in fatto tale aumento nell'esercizio 1926-27 fu di soli **34 milioni** perchè la favorevole vicenda dei pagamenti ha consentito all'Amministrazione di limitare la richiesta di nuove sovvenzioni a 885 milioni, nella maggior parte sul finire dell'esercizio.

Altre ineluttabili circostanze hanno condotto invece alla suseda meno favorevole situazione: e cioè da una parte il minor incremento dei prodotti del traf-

fico, il quale risultò al disotto dell'ordinario sviluppo delle attività del Paese; e dall'altra parte le spese di esercizio che hanno segnato un notevole aumento, in special modo per l'importo del combustibile e per le spese di manutenzione del materiale rotabile e della linea.

Le conseguenze dello sciopero minerario inglese sono troppo note perchè occorran particolari delucidazioni; ci limiteremo a ricordare che i prezzi di distribuzione del carbone grosso, di cui l'Amministrazione fa maggiore impiego, salirono nel settembre 1926 a lire 245 per tonnellata e si mantennero per quasi tutto l'esercizio al disopra di lire 200 per tonnellata.

È da rilevare con soddisfazione che tali prezzi sono oggi discesi a lire 135 per tonnellata, ciò che, salvo imprevisti, porterà sensibile beneficio al bilancio dell'esercizio in corso.

La manutenzione del materiale rotabile richiede particolari cure per contenere entro giusti limiti le percentuali dei riparandi, specie in determinati periodi in cui il materiale, sia da carico che da viaggiatori, risultò affaticato da intensa utilizzazione, così per la importazione dei carboni polacchi e cecoslovacchi durante la crisi carbonifera del novembre e dicembre 1926, come in occasione di fiere, congressi, adunate, ecc.

Particolare sviluppo si dovette dare alla manutenzione della linea, sia per corrispondere alle crescenti esigenze di decoro e di pulizia dei fabbricati adibiti al servizio pubblico, sia, e soprattutto, per incrementare la revisione e la sistemazione dell'armamento, ritardate negli esercizi precedenti da parecchie contrarie circostanze e dalla difficoltà di sufficiente approvvigionamento delle traverse.

Basterà ricordare a tale riguardo che, sulle linee a scartamento normale, sono state messe in opera nell'esercizio 1926-27 ben **3.900.000** traverse contro 1.750.000 impiegate nell'esercizio 1925-26; che sono stati revisionati nell'esercizio 1926-27 km. **8.128** di binario contro 6.138 dell'esercizio precedente; che infine nell'esercizio 1926-27 è stato eseguito il rafforzamento di km. **1.306** di binario contro 283 km. dell'esercizio precedente.

Le risultanze dell'esercizio 1926-27 e quelle dei primi quattro mesi dell'esercizio in corso non ci autorizzano a prevedere risultati migliori per il prossimo bilancio. Infatti i prodotti del traffico sono tuttora in diminuzione seguendo così la depressione delle attività industriali e commerciali, e risentono inoltre delle riduzioni di tariffa disposte, per alte ragioni d'ordine generale, con i RR. decreti 14 maggio e 5 agosto 1927.

L'Amministrazione sente perciò il dovere di ricorrere con ogni rigore a tutte le possibili fonti di economie, perseguendo tutti i possibili miglioramenti d'ordine tecnico e d'ordine amministrativo.

CAPO I.

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA.

I. Provvedimenti legislativi. — I principali provvedimenti legislativi emanati durante l'esercizio 1926-27 sono quelli qui appresso elencati e distinti per materia:

A) ORDINAMENTO DELL'AZIENDA.

R. decreto-legge 16 agosto 1926, n. 1387, relativo al divieto di assunzione di nuovo personale nell'Amministrazione dello Stato e norme per il riordinamento dei servizi.

R. decreto 4 novembre 1926, n. 1978, relativo alla costituzione di un Regio istituto sperimentale delle comunicazioni mediante il coordinamento dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato e dell'Istituto superiore postale telegrafico telefonico.

R. decreto 6 novembre 1926 relativo alla nomina a Sottosegretario di Stato per le ferrovie dell'On. prof. Alessandro Martelli.

R. decreto-legge 14 gennaio 1927, n. 29, relativo alle facoltà ed attribuzioni dei Capi Compartimento e dei Comitati di esercizio delle ferrovie dello Stato, convertito in legge con la legge 16 giugno 1927, n. 984.

R.R. decreti 23 giugno 1927 concernenti la conferma in carica di membri componenti il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 1º luglio 1926, che approva le norme per l'applicazione del R. decreto 7 marzo 1926, n. 589, concernente la costituzione di un unico Servizio approvvigionamenti per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e delle poste e telegrafi.

Decreto ministeriale 13 novembre 1926, relativo alla competenza del Sottosegretario di Stato per le comunicazioni (Ferrovie).

Decreto ministeriale 29 dicembre 1926, n. 1579, riguarda l'istituzione dell'Ufficio Elettificazione di Napoli.

Decreto ministeriale 30 marzo 1927 relativo alla soppressione dell'Esercizio Navigazione.

B) PERSONALE.

R. decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1431, contenente disposizioni a favore dei pensionati delle Amministrazioni dello Stato.

R. decreto-legge 16 agosto 1926, n. 1387, relativo al divieto di assunzione di nuovo personale nell'Amministrazione dello Stato e norme per il riordinamento dei servizi.

R. decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1494, contenente modificazioni ad alcuni articoli del R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, e dell'annesso regolamento del personale ferroviario.

R. decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 1893, relativo all'ordinamento giuridico e trattamento economico del personale addetto al servizio dei ferry-boats attraverso lo Stretto di Messina, convertito in legge con legge 16 giugno 1927, n. 984.

R. decreto 14 novembre 1926, n. 2028, contenente norme per la liquidazione delle pensioni miste.

Legge 25 novembre 1926, n. 2044, relativa alla conversione in legge del R. decreto-legge 22 novembre 1925, n. 2536, riguardante la sistemazione ed il trattamento del personale navigante dipendente dalle ferrovie dello Stato adibito ai piroscafi postali.

R. decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2187, riguardante la sospensione dell'applicazione dell'art. 38 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, circa le pensioni dei ferrovieri.

R. decreto-legge 13 febbraio 1927, n. 165, riguardante facilitazioni per il pagamento delle pensioni e di altri assegni a carico del bilancio dello Stato.

R. decreto 17 marzo 1927, n. 382, contenente norme per la liquidazione delle pensioni nei casi in cui la media degli assegni pensionabili ecceda le lire 20.000.

R. decreto-legge 7 maggio 1927, n. 694, concernente la riduzione delle indennità temporanee mensili, dei soprassoldi e degli altri assegni a titolo di caro-viveri, corrisposti al personale di qualsiasi categoria dipendente dalle Amministrazioni dello Stato.

R. decreto 12 maggio 1927, n. 823, relativo alla proroga dei termini per la presentazione delle domande di pensione da parte di ex ferrovieri cessati dal servizio prima della pubblicazione del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2529.

R. decreto 23 giugno 1927, n. 1176, riguardante le aggiunte e modificazioni al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405.

C) BILANCIO.

R. decreto 21 novembre 1926, n. 1968, relativo ad un prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

R. decreto-legge 13 marzo 1927, n. 364, relativo alla proroga del termine per l'assunzione di impegni per spese straordinarie da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Legge 16 giugno 1927, n. 942, relativa allo stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1927 al 30 giugno 1928.

R. decreto-legge 16 giugno 1927, n. 972, contenente variazioni di stanziamenti nello stato di previsione dell'entrata ed in quelli della spesa dei diversi ministeri, nonchè ai bilanci speciali, per l'esercizio finanziario 1926-27 e disposizioni varie di natura finanziaria.

R. decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 106, relativo alla sistemazione delle ferrovie secondarie delle nuove Provincie.

R. decreto-legge 23 giugno 1927, n. 1039, concernente la restituzione alla Cassa Depositi e Prestiti di somme anticipate allo Stato per pensioni, mutui alle Ferrovie e somministrazioni per l'Azienda dei telefoni.

D) TARIFFE.

R. decreto-legge 7 ottobre 1926, n. 1793, relativo alla concessione di riduzioni di tariffe per trasporti in transito, da e per l'Italia.

Legge 15 luglio 1926, n. 1866, riguardante la conversione in legge del R. decreto-legge 13 dicembre 1925, n. 2161, che dà esecuzione ai seguenti atti internazionali: 1°-Trattato di commercio e di navigazione italo-germanico, firmato in Roma il 31 ottobre 1925 ed annesso protocollo relativo alle tariffe sui trasporti ferroviari; 2°-Convenzione fra l'Italia e la Germania, stipulata in Roma, nello stesso giorno, per impedire doppie imposizioni e risolvere altre questioni in materie di imposte dirette.

R. decreto-legge 13 gennaio 1927, n. 39, relativo al differimento della revisione della nomenclatura e classificazione delle cose formanti oggetto di trasporto sulle ferrovie dello Stato di cui all'articolo 40 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

R. decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 359, contenente disposizioni relative al pagamento di quote a favore dei Comitati per l'uso di biglietti ferroviari di andata e ritorno a riduzione.

R. decreto 14 maggio 1927, n. 790, contenente variazioni ed aggiunte alle vigenti condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato.

E) CONCESSIONI DI VIAGGIO.

R. decreto-legge 6 agosto 1926, n. 1441, relativo al richiamo in vigore di Regi decreti-legge decaduti a termini degli articoli 3 e 4 della legge 31 gennaio 1926, n. 100.

F) COMMISSIONI E RAPPRESENTANZE.

R. decreto 28 aprile 1927, n. 812, riguardante la sostituzione di un membro della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione.

G) CASE ECONOMICHE E COOPERATIVE.

R. decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, contenente disposizioni per la costruzione di case economiche per i ferrovieri.

2. Consiglio d'Amministrazione. — Durante l'esercizio 1926-27 S. E. il prof. Sergio PANUNZIO, Sottosegretario di Stato per le comunicazioni (Ferrovie) incaricato anche, per delega di S. E. il Ministro delle comunicazioni, di sostituirlo in caso di assenza o di impedimento, nelle funzioni di Presidente del Consiglio di Amministrazione, venne sostituito da S. E. il prof. Alessandro MARTELLI, nominato Sottosegretario di Stato per le comunicazioni (Ferrovie) con decreto Reale del 6 novembre 1926.

Il 15 maggio 1927 il gr. uff. ing. Francesco ANZALDI cessò dalle sue funzioni di Segretario del Consiglio d'Amministrazione, avendo ricevuto altro incarico, e venne sostituito, col Decreto ministeriale del 10 maggio 1927, n. 2836, dall'Ispettore Capo Superiore gr. uff. dott. Camillo CARDINI.

Venendo a scadere il 4 luglio 1927 il termine di tre anni, fissato dal R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868, per la durata della carica dei Consiglieri d'Amministrazione sigg.: gr. uff. dott. Ettore CAMBI, gr. uff. ing. Abdelkader FABRIS, gr. uff. ing. Felice FIORI, gr. uff. avv. Angelo PAOLETTI e cav. gr. cr. ing. Alberto ROCCO, essi vennero, a termini delle disposizioni del citato decreto, riconfermati per un altro triennio col R. decreto 23 giugno 1927.

In tal modo, al 30 giugno 1927, il Consiglio d'Amministrazione risultava composto come segue:

Presidente:

S. E. Costanzo CIANO, Ministro delle comunicazioni;

Sostituto del Presidente:

S. E. Alessandro MARTELLI, Sottosegretario delle comunicazioni (Ferrovie);

Consiglieri:

ODDONE cav. gr. cr. ing. Cesare, Direttore Generale delle ferrovie dello Stato;

DEZZA gr. uff. avv. Carlo;

FABRIS gr. uff. ing. Abdelkader;

FIORI gr. uff. ing. Felice;

in rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato;

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

PAOLETTI gr. uff. avv. Angelo, in rappresentanza dell'Avvocatura generale erariale;

ROCCO cav. gr. cr. ing. Alberto, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;

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

FLORA gr. uff. prof. dott. Federico;

FORGES DAVANZATI comm. ing. Arturo;

SINIGALIA gr. uff. Girolamo, della categoria dei privati cittadini di alta capacità tecnica ed amministrativa.

Consigliere aggregato:

SCARELLI comm. ing. Cesare, colonnello di Stato Maggiore, in rappresentanza del Ministero della guerra.

Segretario:

CARDINI gr. uff. dott. Camillo, 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 ed affari legali.

Il Consiglio durante l'esercizio tenne **94** adunanze e cioè una adunanza in meno rispetto all'esercizio precedente.

Furono presentate al suo esame, dalla Direzione Generale, **3.484** proposte con una differenza in meno di 175 rispetto all'esercizio precedente, e **2.352** contratti, con una differenza in più di 504 rispetto al precedente esercizio, oltre a numerosi schemi di contratti, atti di espropriazione, di cessione, di permuta terreni, ecc.

Delle **3.484** proposte, **3.266** riportarono parere favorevole ma, di esse, **348** diedero, pur tuttavia, luogo ad osservazioni od a raccomandazioni da parte dei signori consiglieri; **111** furono rinviate per introdurre modificazioni suggerite dal Consiglio o per maggiore studio da parte dei servizi competenti; ed, infine, **107** furono definitivamente respinte.

Le **3.266** proposte che riportarono parere favorevole riguardano:

	Esercizio 1926-27	Differenze rispetto all'esercizio 1925-26
Affari di personale	971	+ 11
Lavori	807	+ 34
Forniture di materiale rotabile e na- tante	13	— 8
Provviste in genere	844	— 106
Riduzioni di tariffe	17	—
Concessioni speciali relative a determi- nati trasporti	5	— 1
Varie	609	— 165
Totale proposte	3.266	— 235

Dei **2.352** contratti esaminati, il Consiglio diede parere favorevole a **2.327** e ne rinviò **25** ai rispettivi servizi per modificazioni, correzioni ed aggiunte.

3. **Contratti.** — I contratti stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato durante l'esercizio 1926-27 per appalti di lavori, forniture, servizi speciali, ecc. sono stati **18.854** dei quali **819** stipulati in forma pubblica amministrativa e **18.035** in forma privata.

Per alcuni importanti lavori, forniture e vendite, i contratti sono stati stipulati in seguito ad asta pubblica (tali aste furono **21**); più generalmente si è seguito il sistema delle gare a licitazione privata, e, in casi speciali, la trattativa privata.

Dei sopraindicati contratti, **2.352** furono, in base alle norme vigenti, sottoposti alla approvazione di S. E. il Ministro, **834** alla approvazione del Direttore Generale e gli altri furono approvati da autorità inferiori o stipulati con definitiva validità.

La diminuzione del numero dei contratti stipulati in forma privata in confronto di quello dell'esercizio 1925-26, si deve alle nuove disposizioni emanate, in base alle quali invece di stipulare contratti verbali di affitto di locali delle case economiche per i ferrovieri, trattandosi di una vera e propria concessione amministrativa, sono stati redatti verbali di consegna di alloggio.

Se si prescinde dai contratti di tale genere si vede che gli altri sono aumentati di numero; infatti soltanto per i contratti di maggiore importanza, che sono quelli approvati da S. E. il Ministro e dal Direttore Generale, si è avuto un aumento rispettivamente di **504** (da 1.848 a **2.352**) e **134** (da 700 a **834**).

4. Modificazioni nei servizi affidati all'Amministrazione. — In conseguenza del passaggio all'industria privata dei servizi postali marittimi avvenuto col 1° gennaio 1926, l'unità speciale *Esercizio navigazione* e i dipendenti ispettorati di navigazione, con Decreto ministeriale 30 marzo 1927, sono stati, a decorrere dal 1° maggio 1927, soppressi.

Dalla medesima data la trattazione dei relativi affari in corso è passata al Servizio personale e affari generali, mediante la istituzione provvisoria di un ufficio stralcio.

L'Ispettorato di navigazione per le comunicazioni attraverso lo Stretto di Messina — costituito in Riparto — è passato, a decorrere dal 1° maggio 1927, alla diretta dipendenza della Sezione materiale e trazione di Palermo.

5. Coordinamento di vari servizi del Ministero delle comunicazioni. — Con Decreto ministeriale 1° luglio 1926 sono state approvate le norme per l'applicazione del R. decreto 7 marzo 1926, n. 589, concernente la costituzione di un unico servizio approvvigionamenti per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e delle poste e telegrafi.

Con R. decreto 4 novembre 1926, n. 1978, è stato costituito il *R. Istituto sperimentale delle Comunicazioni* mediante il coordinamento dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato e dell'Istituto superiore postale, telegrafico e telefonico.

6. Provvedimenti diversi d'ordine generale. — Col R. decreto-legge 14 gennaio 1927, n. 29, sono state riordinate le disposizioni riguardanti *le facoltà dei Capi Compartimento* dando ai medesimi una più diretta ingerenza negli affari trattati dagli uffici periferici dell'Amministrazione e rafforzando la loro autorità al fine di rendere più facile il coordinamento dell'opera dei diversi uffici compartimentali e più semplice e rapido lo svolgimento dei servizi.

Sempre allo scopo di ottenere semplificazioni nel servizio ed economie nell'esercizio, si è dato sviluppo, nell'esercizio 1926-27, ai sistemi speciali d'esercizio che sono denominati del *Dirigente unico* e del *Dirigente centrale*.

Il sistema di esercizio con *Dirigente unico* è stato attivato sulla linea Fabriano-Urbino il 28 giugno 1926. In conseguenza 13 stazioni o località di servizio sono state ridotte ad assuntoria, restando rette da dirigente del movimento soltanto le stazioni estreme e quella di Fermignano, perchè di diramazione.

Il telegrafo è stato sostituito dal telefono selettivo, che collega complessivamente ventinove posti telefonici (località di servizio e passaggi a livello presenziati); l'ufficio del Dirigente unico è nella stazione di Fabriano.

Il nuovo sistema di esercizio ha funzionato con costante ed assoluta regolarità fino dall'inizio, ed i risultati del primo anno di esercizio sono notevolmente vantaggiosi nei riguardi della migliore utilizzazione del personale e del materiale, dovuta all'unicità dei criteri di dirigenza ed alla facoltà di modificare la corsa dei treni che detto sistema comporta.

L'Amministrazione si ripromette di estendere tale sistema di esercizio su varie linee secondarie, secondo un programma che prevede la imminente applicazione del sistema stesso ad altri 800 km. di linee.

Il sistema di esercizio con *Dirigente centrale* è stato attivato, con una prima sezione, sulla linea Bologna-Pistoia il 10 aprile 1927 e con una seconda sezione il 30 giugno 1927, sui tratti Bologna-Modena, Bologna-Borgo Panigale, Bologna-Tavernelle, Bologna-Castelmaggiore e Bologna-Mirandola. I posti di servizio collegati sono trenta per la prima sezione e ventisette per la seconda; l'ufficio dei dirigenti centrali è nella stazione di Bologna C.

Entrambe le sezioni funzionano regolarmente ed i vantaggi che derivano dalla centralizzazione della dirigenza ed in ispecial modo dalla facoltà di modificare la corsa dei treni, sono notevoli, particolarmente sulla linea di valico Bologna-Pistoia e concorrono a migliorare il servizio rendendolo anche più economico.

La prima sezione, attivatasi in precedenza alla elettrificazione del valico Porrettano, ha efficacemente contribuito a superare le difficoltà del periodo di passaggio dalla trazione a vapore a quella elettrica.

In relazione alle disposizioni contenute nell'art. 4 del R. decreto-legge 16 agosto 1926, sulla riorganizzazione interna dei servizi di ciascuna Amministrazione dello Stato, fu, in data 25 ottobre 1926, nominata apposita commissione incaricata di studiare e proporre tutte quelle riforme che riconoscesse opportune per assicurare la maggiore speditezza ed economia nel funzionamento dei servizi.

Tale commissione ha già presentato molte proposte di semplificazioni nei particolari dei diversi servizi, proposte che sono state subito attuate con vantaggio. In particolare la detta commissione ha fissato la sua attenzione sui metodi accelerati di lavoro da eseguirsi mediante l'aiuto di speciali macchine classificatrici scriventi e calcolatrici.

L'impiego di tali macchine si è riconosciuto molto opportuno per la compilazione delle contabilità relative alle paghe del personale degli uffici, per la contabilità dei premi del personale di macchina e delle officine, e per la contabilità dei magazzini di approvvigionamento.

Al riguardo sono già stati iniziati importanti esperimenti con esito molto soddisfacente e si stanno organizzando impianti definitivi da parte del Servizio mate-

riale e trazione e del Servizio approvvigionamenti con macchine classificatrici e tabulatrici impianti che segneranno una tappa importante nell'organizzazione scientifica del lavoro nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

7. Partecipazione a consessi nazionali ed internazionali, conferenze, commissioni, ecc. — Anche nell'esercizio 1926-27 l'Amministrazione ha partecipato ad importanti manifestazioni scientifiche nazionali ed internazionali, sia per mettere in rilievo i perfezionamenti ottenuti negli impianti e nell'esercizio della propria rete, sia per contribuire, col risultato dei propri studi e delle proprie indagini, alla risoluzione di grandi problemi attinenti al progresso ferroviario.

Già nella relazione dello scorso anno fu fatto cenno della partecipazione delle ferrovie italiane dello Stato alla grande Esposizione internazionale per la navigazione interna e l'utilizzazione delle forze idrauliche, tenutasi a Basilea dal luglio al settembre 1926.

Tale partecipazione, che aveva lo scopo di dare ai visitatori dell'Esposizione la dimostrazione del progresso raggiunto dall'Italia nel campo dell'elettificazione ferroviaria, fu organizzata con mezzi adeguati all'importanza della manifestazione e si ebbero tangibili segni di riconoscimento di quanto essa venne apprezzata all'estero.

Pure a Basilea fu tenuta nel settembre 1926 la Conferenza dell'energia mondiale, alla quale partecipò l'Amministrazione con una propria rappresentanza e colla presentazione di una relazione sull'elettificazione delle ferrovie italiane.

Per onorare la memoria del grande fisico Alessandro Volta, ricorrendo in quest'anno il centenario della sua morte, furono organizzate a Como importanti manifestazioni nazionali ed internazionali, alle quali l'Amministrazione prese attiva parte nei limiti, naturalmente, della propria competenza.

Venne perciò organizzata una mostra nell'Esposizione nazionale delle industrie idroelettriche, collocandovi schemi, plastici, fotografie e pubblicazioni degli impianti idroelettrici costruiti per la trazione ferroviaria e delle linee elettrificate o in corso di elettrificazione. Fu inoltre allestita una mostra ferroviaria anche nell'Esposizione internazionale delle telecomunicazioni elettriche.

L'Amministrazione ha continuato la sua collaborazione ai lavori dell'Unione Internazionale ferroviaria (U. I. C.) prendendo parte a quelli espletati dalle varie Commissioni e Sottocommissioni, dall'assemblea generale e dal Comitato di gerenza.

La sessione annuale di tutte le Commissioni permanenti e speciali dell'U. I. C. ebbe luogo a Stoccolma nel maggio 1927 ed in essa furono trattate, oltre a numerose

ed importantissime questioni tecniche, molte altre questioni riguardanti i traffici viaggiatori e merci, le contabilità ferroviarie e le statistiche internazionali, lo scambio del materiale rotabile, ecc.

Allo studio ed alla trattazione di tali questioni partecipò attivamente l'Amministrazione avendo essa un'adeguata rappresentanza in tutte indistintamente le predette Commissioni.

Tecnici dell'Amministrazione hanno inoltre partecipato ai lavori del Comitato internazionale per le comunicazioni telefoniche a grande distanza con sede a Parigi. Presso questo Comitato ha formato e formerà oggetto di particolare studio la questione della protezione delle linee telefoniche e telegrafiche dalle influenze perturbatrici delle linee elettriche ad alta tensione.

L'Amministrazione partecipò inoltre, nel maggio 1927, alla VII Sessione del Comitato direttivo dell'Unione Europea per lo scambio dei carri (R. I. V.), tenutasi a Vicenza; e nel settembre scorso al 3° Congresso internazionale dell'organizzazione scientifica del lavoro, tenutosi a Roma. In quest'ultimo furono presentate diverse relazioni fra le quali, notevoli, quelle relative all'organizzazione presso le ferrovie dello Stato dei servizi tecnici e di magazzino, ed all'impiego delle macchine classificatrici ed addizionate scriveri di cui si è fatto cenno al punto 6 di questo capo.

Nè l'Amministrazione fu assente ad altre importantissime manifestazioni quali, ad esempio, quelle del Congresso Nazionale dell'automobile e del motociclo, tenutasi a Milano nel maggio 1927; del Congresso della Società geologica italiana, indetto nel settembre nello stesso anno nella valle d'Aosta, del Congresso internazionale per lo studio sui materiali da costruzione tenutosi ad Amsterdam nel settembre 1927; del X Congresso geografico italiano e Mostra geografica che ebbero luogo a Milano nel settembre 1927.

L'Amministrazione partecipò inoltre alle Conferenze degli orari e dei servizi di carrozze internazionali, che ebbero luogo a Baden Baden nell'ottobre 1926, nonché a quelle dei servizi diretti internazionali viaggiatori e bagagli, tenute a Berlino nell'ottobre 1926, a Firenze, a Budapest, a Parigi e a Madrid nel settembre 1927.

Per la regolazione dei servizi merci internazionali furono presi diretti accordi colle Amministrazioni ferroviarie interessate per mezzo di numerose conferenze, di cui le principali furono quelle tenute ad Amburgo, a Praga, a Semmering e a Marienbad nel secondo semestre 1926, tutte per la sistemazione tariffaria fra i porti germanici del Mare del Nord ed i nostri porti adriatici e per lo sviluppo dei traffici adriatici in genere ed a Napoli nell'ottobre 1926 per il miglioramento dei trasporti

derrate per l'Europa centrale. Nella conferenza di Vienna, tenuta nel maggio 1927, furono gettate le basi per la nuova tariffa merci diretta polacco-adriatica.

È inoltre da rilevare la partecipazione dei rappresentanti dell'Amministrazione ferroviaria alla Delegazione italiana, che, sotto la guida di S. E. l'on. Martelli, intervenne alla 3ª Conferenza generale delle Comunicazioni e del Transito presso la Società delle Nazioni, tenutasi a Ginevra dal 23 agosto al 2 settembre 1927.

8. Propaganda turistica. — Durante l'esercizio 1926-27 si è continuato a svolgere la propaganda turistica specialmente a mezzo di pubblicazioni edite in comune tra le Ferrovie dello Stato e l'Ente Nazionale per le Industrie turistiche « Enit » e diffuse, specialmente all'estero, in milioni di copie.

In seguito all'emanazione del R. decreto-legge 17 febbraio 1927, n. 226, è stata legalmente costituita la Società Anonima Compagnia Italiana pel Turismo (Cit) con la partecipazione, autorizzata dal Decreto stesso, dell'Amministrazione ferroviaria unitamente all'Enit ed ai Banchi di Napoli e di Sicilia.

Scopo di tale istituzione è quello di gestire con agilità e libertà commerciale, pur sotto il diretto controllo dell'Amministrazione ferroviaria, gli uffici di viaggi e turismo in Italia ed all'estero che prima erano affidati in gestione all'Enit. Questo istituto in tal modo torna ad acquistare la veste che gli deriva dal proprio statuto e che si riferisce soltanto allo studio ed allo sviluppo del movimento turistico.

I concorsi per l'abbellimento delle stazioni ferroviarie indetti dall'Enit, dal Touring e dalla Federazione dei Consorzi agrari, continuano a svolgersi metodicamente e con risultati sempre migliori, tanto che sono ormai poche le stazioni che non si presentino adorne di decorazioni arboree e floreali.

Per la gara del 1927, dedicata alle linee dei compartimenti di Roma, Firenze ed Ancona, l'Amministrazione, tenendo conto che il concorso è stato esteso anche ai depositi locomotive, squadre di rialzo e officine del materiale e trazione, ha elevato il proprio contributo da lire 50.000 a lire 60.000 alle quali è da aggiungere quello di lire 20.000 stanziato dall'ufficio centrale del Dopolavoro ferroviario.

CAPO II.

RISULTATI FINANZIARI.

1. Premesse. — Il bilancio di previsione 1926-27, approvato con legge 25 giugno 1926, n. 1061, e a suo tempo formulato sulla base dei risultati che andavano conseguendosi nel corso del precedente esercizio, prevedeva, per la parte ordinaria, entrate e spese rispettivamente di milioni 5.062 e 4.712, e quindi un avanzo di milioni 350.

Durante l'esercizio però si manifestarono ben presto circostanze tali da richiedere notevoli variazioni della previsione, prima fra tutte il forte rincaro del carbone prodotto dallo sciopero dei minatori inglesi. Furono perciò concretate le variazioni che apparvero opportune in relazione ai risultati accertati per i primi due trimestri; e con esse, che ebbero la loro sanzione col R. decreto-legge del 16 giugno 1927, n. 972, le previsioni furono elevate di milioni 175,1 per le entrate e milioni 300,1 per le spese, con la conseguente riduzione dell'avanzo a milioni 225.

L'andamento meno favorevole delle entrate negli ultimi mesi dell'anno finanziario e liquidazioni superiori al previsto per alcune categorie di spese, specialmente in quelle collegate alla manutenzione della linea e del materiale, hanno poi fatto sì che il risultato finale dell'esercizio sia riuscito notevolmente inferiore anche a quest'ultima previsione, non essendosi d'altra parte ritenuto opportuno di fronteggiare la verificatasi eccedenza di spesa con prelevamenti in diminuzione del fondo di riserva, a fine di non intaccarne la consistenza e non addossare al successivo esercizio l'onere della sua ricostituzione.

2. Dati e raffronti generali. — Le entrate e le spese al netto relative all'anno finanziario 1926-27, risultano dal conto consuntivo (alleg. n. 2) dell'Azienda, nel quale, come di consueto, sono tenuti in separata evidenza i risultati della gestione della rete principale da quelli del servizio dei ferry-boats attraverso lo stretto di Messina e delle ferrovie secondarie della Sicilia.

Come appare dal seguente prospetto, nel quale le entrate e spese dell'esercizio 1925-26 sono depurate da quelle riferentisi all'esercizio di Navigazione (che in esso funzionò per la durata di sei mesi) nel 1926-27 in confronto all'esercizio precedente, le entrate e le spese sono aumentate rispettivamente di milioni 38,3 e milioni 268,4. In conseguenza pertanto dell'incremento delle spese, molto maggiore

di quello delle entrate, l'avanzo complessivo della gestione, che nel precedente esercizio fu di milioni 385,8 senza la gestione della Navigazione, e di milioni 378,1 questa compresa, si è abbassato a milioni 155,7.

	1925-26 lire	1926-27 lire	differenze rispetto al 1925-26
Entrate	5.054.007.380,61	5.092.335.646,53 (1)	+ 38.328.265,92
Spese	4.668.151.541,45	4.936.610.922,75	+ 268.459.381,30
Differenza	385.855.839,16	155.724.723,78	- 230.131.115,38

(1) Compreso il provento dell'esercizio del piroscafo da carico « Adriatico » alienato nell'agosto 1927, mentre nel 1925-26 le entrate e spese dell'esercizio stesso figurarono tra quelle dell'esercizio navigazione.

I risultati distintamente per le singole gestioni surricordate, sono riassunti nel seguente prospetto :

	ESERCIZIO		Differenze rispetto all'esercizio 1925-26
	1925-26	1926-27	
	(milioni)		
<i>Rete principale.</i>			
Entrate	5.035,35	5.073,55	+ 38,20
Spese	4.621,82	4.887,41	+ 265,59
Differenza	+ 413,53	+ 186,14	- 227,39
<i>Stretto di Messina.</i>			
Entrate	10,54	10,14	- 0,40
Spese	9,69	10,09	+ 0,40
Differenza	+ 0,85	+ 0,05	- 0,80
<i>Ferrovie secondarie sicule (1).</i>			
Entrate	8,12	8,64	+ 0,52
Spese	36,64	39,11	+ 2,47
Differenza	- 28,52	- 30,47	+ 1,95

(1) Per la gestione delle ferrovie secondarie sicule vedi il capitolo speciale a pag. 266.

ENTRATE.

3. **Titoli delle entrate e loro raffronto.** — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1925-26 e 1926-27 risultano nei loro valori assoluti dallo specchio seguente :

	1925-26 — lire (a)	1926-27 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1925-26
Prodotti del traffico	4.865.540.288,98	4.841.363.675,75	— 24.176.613,23
Introiti fuori traffico	167.000.343,36	207.818.518,10	+ 40.818.174,74
Entrate eventuali	21.466.748,27	43.153.452,68	+ 21.686.704,41
Totale	5.054.007.380,61	5.092.335.646,53	+ 38.328.265,92

(a) escluse le entrate riguardanti il servizio di navigazione.

4. **Prodotti del traffico.** — I prodotti del traffico nelle singole gestioni variano dal 1925-26 al 1926-27, come appresso :

	1925-26 — lire	1926-27 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1925-26
Viaggiatori	1.639.100.406,42	1.651.824.559,52	+ 12.724.153,10
Bagagli e cani	67.924.070,89	68.238.150,78	+ 314.079,89
Merci a grande velocità	580.329.157,40	467.789.844,32	— 112.539.313,08
Merci a piccola velocità	2.578.186.654,27	2.653.511.121,13	+ 75.324.466,86
Totale	4.865.540.288,98	4.841.363.675,75	— 24.176.613,23

Il minor gettito di milioni 24,17 è dovuto quasi esclusivamente alla contrazione verificatasi nei trasporti delle merci: le riduzioni di tariffa accordate col R. decreto 14 maggio 1927, n. 790, essendo andate in vigore soltanto il 16 giugno, non hanno influito che in misura molto limitata sui risultati della gestione.

Per quanto riguarda le variazioni che si rilevano nei prodotti delle gestioni merci debesi tener presente che le contabilità merci vengono riassunte assegnando alla grande e piccola velocità i dati che vengono forniti dalle relative gestioni quando esse sono separate, e riportando mediante coefficienti che si deter-

minano ogni tanto, i dati che vengono forniti dalle gestioni miste. Ora questi coefficienti sono stati opportunamente riveduti nell'anno 1926-27, e ciò ha certamente influito nel senso di rendere più sensibili le differenze che si riscontrano in senso opposto nei prodotti della G. V. e della P. V. per i due anni messi a confronto.

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

PRODOTTI	1925-26 lire	1926-27 lire
per km. di lunghezza media esercitata	295.131,64	293.807,72
per treno-km.	35,01	32,72
per asse-km.	0,93	0,87

6. **Introiti fuori traffico.** — L'aumento (milioni **40,82**) avutosi negli introiti fuori traffico dipende principalmente: dai maggiori utili di magazzino (+ **11,72** milioni) ai quali hanno concorso le vendite di carbone fatte a privati durante lo sciopero inglese, e dai ricuperi di carattere generale (+ **22,50** milioni) in dipendenza specialmente delle quote di spese per dirigenza e sorveglianza poste a carico dei lavori di carattere patrimoniale il cui sviluppo è stato notevole nell'esercizio 1926-27.

Connesso pure allo sviluppo dei lavori patrimoniali è l'aumento (**2,58** milioni) verificatosi nei trasporti relativi a tali lavori, che vengono eseguiti in base a tariffa a rimborso di spesa (introiti a rimborso di spesa).

7. **Entrate eventuali.** — Le entrate eventuali nel 1926-27 presentano, in confronto a quelle dell'esercizio precedente, un aumento di lire **21.686.704,41** dovuto prevalentemente a multe inflitte per ritardata consegna di materiali e ritardata ultimazione di lavori (+ milioni **14,2**) a cui però in parte si contrappone la maggiore spesa erogata (Spese accessorie) per restituzione alle ditte interessate (+ milioni **10,4**).

Tra tali entrate il bilancio registra poi quella eccezionale di **13,5** milioni tratta da economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria quale somma non erogata per la gestione boschi in Albania in base all'art. 5 del R. decreto-legge 16 giugno 1927, n. 972.

SPESE.

8. **Titoli di spesa e loro raffronto.** — I tre titoli di spese della parte ordinaria del bilancio, cioè ordinarie, complementari e accessorie, risultano pel 1926-27, rispetto a quelle del 1925-26, dal seguente prospetto:

	1925-26 — lire (a)	1926-27 — lire	Differenze rispetto al 1925-26
Spese ordinarie di esercizio . . .	4.066.493.456, 22	4.319.544.667, 50	+ 253.051.211, 28
Spese complementari	211.573.094, 82	222.975.648, 24	+ 11.402.553, 42
Spese accessorie attinenti all'A- zienda ferroviaria	320.554.792, 41	355.960.307, 01	+ 35.405.514, 60
Spese accessorie estranee all'A- zienda ferroviaria	69.530.198 —	38.130.300 —	— 31.399.898 —
Totale . . .	4.668.151.541, 45	4.936.610.922, 75	+ 268.459.381, 30

(a) Escluse le spese riguardanti il servizio di navigazione.

Come risulta dai paragrafi seguenti, i titoli che più hanno contribuito al rilevante aumento che notasi nelle spese ordinarie d'esercizio sono stati: il combustibile per la trazione a vapore (per la sola rete principale milioni **90,8**), la manutenzione della linea (milioni **72,4**), la manutenzione del materiale rotabile (milioni **54,8**), le forniture e spese diverse per i vari servizi (milioni **25,1**), le competenze del personale (escluso per il 1925-26 il personale della Navigazione con le isole) milioni **20,05**.

9. **Spese di personale.** — Le spese ordinarie del personale addetto all'esercizio della rete ferroviaria (stipendi, paghe e competenze accessorie) e contabilizzate in bilancio sotto tali titoli, ammontarono, nell'esercizio 1926-27, a milioni **1.968,59** con un aumento di milioni **20,05** rispetto all'esercizio precedente (1.948,54 milioni). Esse si riferiscono per milioni **1.951,68** alla rete principale e stretto di Messina; per milioni **16,91** alla rete secondaria sicula.

Aggiungendo alla detta spesa di milioni **1.968,59** quella di milioni **290,27** (al lordo) relativa al personale operaio delle officine, dei cantieri, delle squadre di rialzo (gestione officine), la cui mano d'opera grava in bilancio sul costo delle rispettive produzioni, e le spese generali del personale (milioni **426,23**) si ha una spesa totale di milioni **2.685,09** la quale presenta, rispetto a quella corrispondente dell'esercizio precedente (2.652,83 milioni), un aumento di milioni **32,26**.

L'aumento nella spesa per stipendi, paghe e competenze accessorie, non ostante la riduzione numerica complessiva di personale, e la riduzione di parte del caroviveri dal 1° giugno 1927, dipende dallo sviluppo delle carriere (promozioni ed aumenti di stipendi che nell'esercizio 1926-27 riguardarono due anni e cioè 1926 e 1927, per ritardo intervenuto nell'approvazione dei provvedimenti del 1926), ed inoltre dal pagamento di maggiori competenze accessorie e compensi di lavoro straordinario per il più gravoso servizio disimpegnato nell'esercizio.

Le «*Spese generali di personale*» sono ammontate a milioni **426,23** in confronto a milioni 425,06 (1) dell'esercizio precedente (tra esse compreso il contributo al Dopolavoro). Si ebbe una notevole diminuzione (milioni **17,71**) nel contributo dell'Amministrazione al fondo dell'Opera di previdenza per effetto delle mutate basi del contributo stesso in seguito al R. decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, ma in contrapposto si è avuto un aumento (milioni **18,77**) nel contributo dell'Amministrazione al Fondo pensioni e sussidi in conseguenza specialmente della perequazione delle pensioni disposta con il decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1431.

10. Spese di combustibile per la locomozione. — La spesa per il combustibile consumato nella locomozione per tutti i servizi cui il bilancio si riferisce, risultò di **676** milioni di fronte a 585 relativi all'esercizio precedente, con un aumento di milioni **91**.

Per l'esercizio a vapore delle linee ferroviarie a scartamento normale (vedi alleg. n. 25) la spesa fu di **665** milioni corrispondente ad un consumo di tonnellate **3.068.513** al prezzo medio di lire **216,61** per tonnellata, di fronte ad una spesa complessiva di 574 milioni, ad un consumo di tonnellate 2.996.248 e ad un prezzo medio di lire 191,55 la tonnellata dell'esercizio precedente. La maggiore spesa incontrata nel 1926-27 rispetto all'anno precedente, dipende per circa milioni **14** dal maggior quantitativo di carbone consumato, non ostante la riduzione nei consumi unitari, per maggiori percorrenze e per i restanti milioni **77** dal maggior costo del medesimo.

11. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — Per questo titolo risultano spesi nell'esercizio 1926-27 milioni **20,56**, somma nella quale sono però compresi circa milioni **4** di arretrati per revisione di prezzi a favore delle Ditte fornitrici per energia consumata sino al 30 giugno 1926. La spesa di competenza si riduce pertanto a milioni **25,56** che, in confronto a quella di milioni 20 di competenza dell'esercizio 1925-26, accusa un aumento di milioni **5,56** in parte attribuibile al maggior consumo

(1) Nel bilancio del 1925-26 figurava la cifra di 422,87 senza il contributo al Dopolavoro.

per la estensione della trazione elettrica a nuove linee ed in parte ai nuovi prezzi stabiliti sia in seguito alla revisione di cui sopra, sia in dipendenza dei nuovi contratti.

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

12. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — Nell'esercizio 1926-27 si è avuta una spesa complessiva per la manutenzione del materiale rotabile della rete a scartamento normale e ridotto di lire **691.902.509,48** contro 636.964.719,61 sostenuta nell'esercizio precedente. L'aumento di **55** milioni circa è dovuto in parte alla intensificazione data ai lavori e in parte all'aumentato costo unitario delle riparazioni (per effetto specialmente del prezzo dei materiali) presso l'industria privata come è dettagliatamente spiegato nel Capo V (v. pag. 193).

13. Spese per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — Queste spese crebbero nel 1926-27 da 166,74 milioni a **238,37** in conseguenza specialmente di maggiori lavori eseguiti.

A formare l'aumento di circa **72** milioni concorsero tutti i titoli di spesa ma principalmente quelli riguardanti i lavori di armamento e relativo impiego di traverse (milioni **55**), lavori ai quali fu dato particolare impulso per smaltire l'arretrato formatosi nei precedenti esercizi a causa della difficoltà di approvvigionamento delle traverse.

Una parte dell'aumento verificatosi è dovuto al maggiore costo dei materiali nei lavori ad economia ed al maggior onere per gli appalti.

14. Altre spese ordinarie. — Le spese che vanno sotto la denominazione di *forniture, spese ed acquisti* in conto esercizio (escluse quelle per il combustibile e per la energia elettrica per la trazione dei treni, trattate particolarmente negli altri titoli) aumentarono complessivamente di milioni **25** circa. Tale aumento è dovuto alla sempre maggiore estensione data ai servizi appaltati per continuare nella graduale riduzione numerica del personale; al maggior costo dei materiali per le forniture necessarie agli uffici ed ai servizi dell'esercizio (mobili, stampati, attrezzi, ecc); ed infine alla progressiva estensione della illuminazione elettrica nelle stazioni ed al miglioramento di quella dei treni.

Gli *indennizzi* relativi ai trasporti merci ammontarono a milioni **7,94** con una diminuzione di milioni 7,45 rispetto all'esercizio precedente, nel quale però vennero pagati milioni 3,23 dipendenti da liquidazioni di vecchie vertenze.

Le *spese generali diverse* presentarono una diminuzione complessiva di circa milioni **11** dovuta alla minore erogazione (milioni **8**) per le spese di sorveglianza

trasporti ed al minor onere per contributi pagati alle ferrovie estere per le spese delle stazioni e tronchi di uso comune (milioni **6,3**).

15. **Spese complementari.** — Nel prospetto che segue sono indicati, per l'esercizio 1926-27 e per la rete a scartamento normale, 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 1926 risultanti dai bilanci dei singoli esercizi.

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiali	Totale	Somme pagate
<i>Manutenzione straordinaria:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1926	282.111.095,17	3.406.701,32	285.517.796,49	273.705.842,94
Anno 1926-27	40.304.290,07	637.510,59	40.941.800,66	52.753.754,21
Totale	322.415.385,24	4.044.211,91	326.459.597,15	326.459.597,15
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1926	258.297.000 —	132.432.449,74	390.729.449,74	315.016.338,64
Anno 1926-27	60.000.000 —	36.096.533,44	96.096.533,44	103.668.972,56
Totale	318.297.000 —	168.528.983,18	486.825.983,18	418.685.311,20
<i>Rinnovamento del materiale rotabile:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1926	803.048.173,07	181.027.021,36	984.075.194,43	984.075.194,43
Anno 1926-27	120.822.544,29	47.238.822,54	168.061.366,83	168.061.366,83
Totale	923.870.717,36	228.265.843,90	1.152.136.561,26	1.152.136.561,26

Confrontando i dati di cui sopra con quelli dell'esercizio 1925-26 si trova che nel 1926-27 si ebbe una maggiore assegnazione complessiva di lire **11.188.661,29** risultante dalle seguenti differenze:

Per manutenzione straordinaria da milioni 29,5 a **40,3** aumento 10,8
 Per rinnovamento della parte metallica
 dell'armamento da » 59 a **60** » 1
 Per rinnovamento del materiale rotabile » 121,4 a **120,8** diminuzione 0,6

Si ebbe per contro un maggior importo di pagamenti per lire **86,22** milioni circa risultante come segue:

Per manutenzione straordinaria da milioni 25,52 a **52,75** aumento 27,33
 Per rinnovamento della parte metallica
 dell'armamento da » 49,88 a **103,67** » 53,79
 Per rinnovamento del materiale rotabile (pel
 quale l'erogazione è pari all'assegno) » 162,86 a **168,06** » 5,20

Per quanto riflette la manutenzione straordinaria, il maggiore importo dei pagamenti è dipeso dall'entità dei lavori compiuti, tra i quali hanno avuto speciale importanza le sostituzioni di alcune travate; e tale elevato importo, mentre ha richiesto la integrale utilizzazione del residuo rimasto disponibile al 30 giugno 1926 in milioni 11,8, ha fatto altresì che si sia dovuto elevare l'assegno di bilancio da milioni 30 a milioni **40,3**, raggiungendo la quota di circa lire 2.550 per km. in esercizio in confronto al minimo di lire 270 a km. stabilito dalla legge 25 giugno 1909, n. 372.

Per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento la maggiore spesa di milioni **54** è stata in relazione all'eccezionale impulso dato ai relativi lavori secondo i programmi stabiliti per un efficace miglioramento delle condizioni della linea. Ad essa oltre all'assegno di bilancio, che è stato quasi uguale a quello del 1925-26, hanno permesso di far largamente fronte le disponibilità accumulate negli esercizi precedenti, tantochè al 30 giugno 1926 è, ancor sempre per questo titolo, rimasto un residuo di milioni 68,1.

L'assegno per il rinnovamento del materiale rotabile è rimasto, come nei precedenti esercizi, commisurato ai prodotti del traffico, a' sensi di legge in ragione del **2,50 %**; e come sempre la somma disponibile (assegno e ricavi), è stata versata alla parte straordinaria trovando immediato impiego nell'acquisto di nuovi rotabili.

16. Spese accessorie. — Le spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria presentano, in confronto a quelle dell'anno precedente, un aumento di milioni **34,13** costituito principalmente da maggiori annualità dovute al Tesoro per interessi e ammortamento e da maggiori restituzioni di multe inflitte per ritardata consegna di materiali.

Le spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria presentano a loro volta una diminuzione di **31,40** milioni dovuta per milioni 30 alla sovvenzione alla gestione boschi dell'Albania che gravò sull'esercizio 1925-26 e per milioni **1,40** al minor contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale.

17. Spese di esercizio (ordinarie e complementari) per unità di lunghezza e di traffico.

S P E S E	1925-26 — lire	1926-27 — lire
per km. di lunghezza media esercitata	259.470,29	275.671,82
per treno-km.	30,78	30,70
per asse-km.	0,82	0,81

18. Coefficiente di esercizio e formazione dell'avanzo. — Dalla tabella I riportata a pag. 23 risulta indicato, per l'esercizio 1925-26 e per il 1926-27, il calcolo del coefficiente d'esercizio, cioè del rapporto percentuale fra le spese d'esercizio (ordinarie e complementari) e le entrate pure d'esercizio.

Tale coefficiente è salito da 85,01 a **89,97** in conseguenza del maggior incremento che han presentato le spese rispetto a quello dei prodotti del traffico.

Nella tabella stessa sono anche specificati, oltre i proventi e gli oneri dell'esercizio ferroviario propriamente detto quelli ad esso estranei, che pure concorrono nella determinazione dell'ammontare dell'avanzo gestione da versare al Tesoro, il quale come si è già detto, è risultato di milioni **155,72**.

Per la migliore valutazione dei risultati dell'esercizio, è da tener presente che, oltre al versamento predetto, l'Amministrazione ha simultaneamente provveduto ad un accantonamento di **30** milioni al suo fondo di riserva per le spese impreviste, salito così da 58 a **88** milioni.

Nella tabella II riportata a pag. 24-25 sono riassunti, a titolo di confronto, i principali dati delle entrate e delle spese di bilancio per i periodi dal 1906-07 al 1913-14 e dal 1918-19 al 1926-27.

19. Spese straordinarie. — L'allegato n. 4 indica le somme autorizzate, al netto del contributo della parte ordinaria per il rinnovamento dei rotabili, coi vari provvedimenti legislativi emanati a tutto il 30 giugno 1927 onde provvedere alle spese straordinarie per i lavori e provviste di carattere patrimoniale.

Tali somme che ammontavano al 30 giugno 1926 a lire 9.638.024.908,66, salirono al 30 giugno 1927 a lire **10.946.424.523,44** per effetto:

a) del R. decreto 14 novembre 1926 col quale è stata messa a disposizione dell'Amministrazione ferroviaria a carico del bilancio delle Finanze la somma di milioni 50 per completamento d'impianti nell'interesse della difesa nazionale;

b) della esatta determinazione del fondo (pari al quadruplo dell'incremento dei prodotti del traffico avutosi nel biennio 1924-25—1925-26) assegnato col R. decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932. D'accordo infatti col Ministero delle finanze, a termini dell'art. 1 di tale decreto, tale fondo è stato fissato in milioni **3.044**, con aumento di 1.244 sull'importo di milioni 1.800 che era stato l'anno precedente computato in via provvisoria per la sola quota afferente al 1924-25. Dei milioni 3.044 suddetti lire 133.462.517,77 fanno carico alla parte ordinaria del bilancio quale quarta parte degli avanzi di gestione avuti nei due esercizi 1925-26 e 1926-27 e lire **2.910.537.482,23** devono essere colmate con sovvenzioni del Tesoro e quindi con ammortamento a carico del bilancio ferroviario;

Somme autorizzate
dal 1° Luglio 1905 al 30 Giugno 1927 per spese di carattere patrimoniale

Millioni di lire

1500

1400

1300

1200

1100

1000

900

800

700

600

500

400

300

200

100

0

- Lavori ed espropriazioni
- Materiale rotabile e materiale d'esercizio

Esercizi

1905-06

1906-07

1907-08

1908-09

1909-10

1910-11

1911-12

1912-13

1913-14

1914-15

1915-16

1916-17

1917-18

1918-19

1919-20

1920-21

1921-22

1922-23

1923-24

1924-25

1925-26

1926-27

Media esercizi
1905-06 - 1913-14

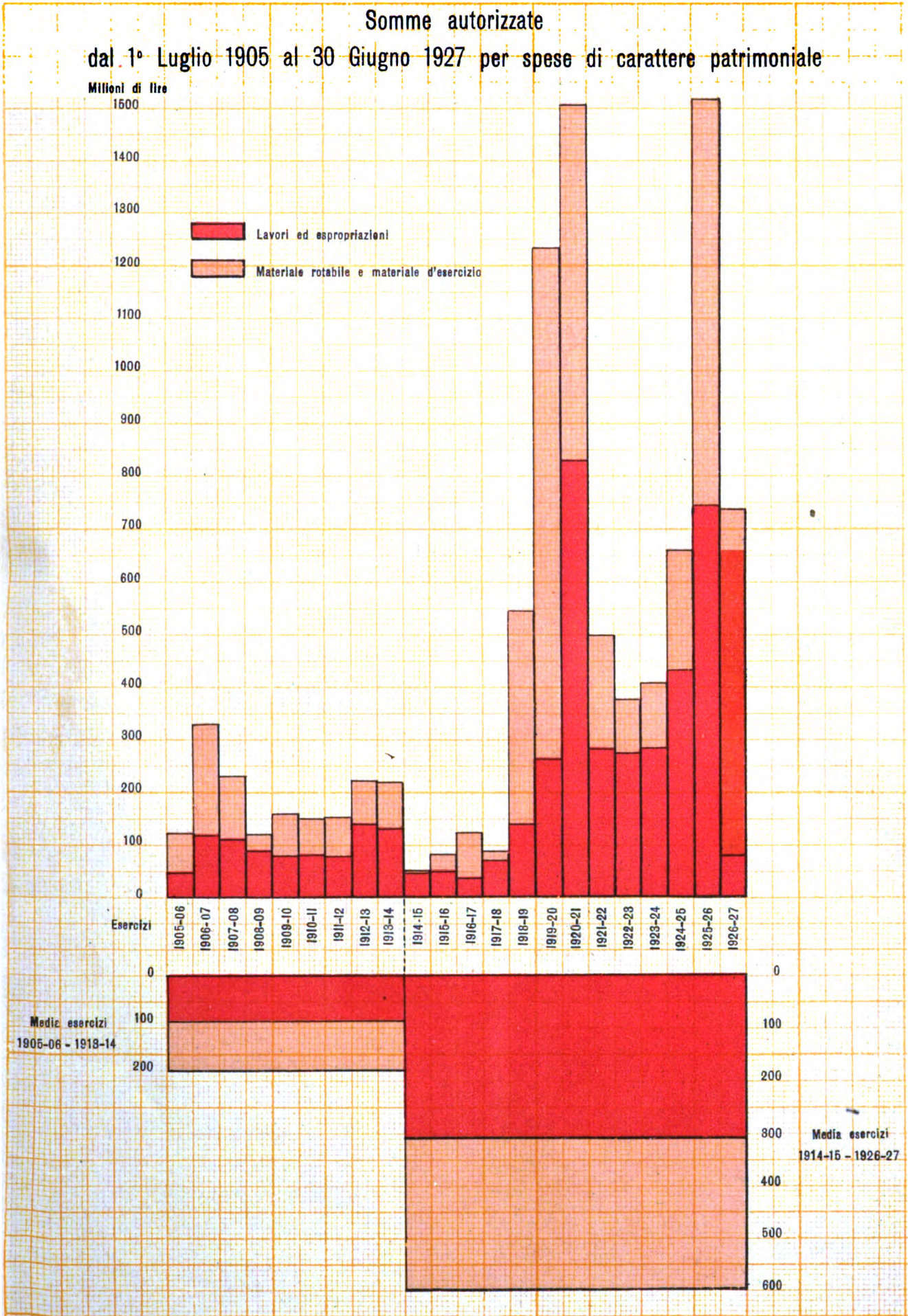
200

Media esercizi
1914-15 - 1926-27

400

500

600



c) dei ricavi, rimborsi e concorsi di terzi ed altri introiti diversi assegnati alle spese patrimoniali a complemento delle sovvenzioni del Tesoro ed ascendenti per il 1926-27 a lire **14.399.614,78**.

In conto delle somme come sopra autorizzate, gli impegni assunti nel 1926-27, al netto sempre del contributo per il rinnovamento dei rotabili, sono ammontati a lire **717.890.805,72** e con tale importo il totale degli impegni dal 1° luglio 1905 ha raggiunto (allegato n. 5) lire **9.528.860.532,53**.

Le somme pagate nel 1926-27 al netto pure del contributo medesimo, ascendono a lire **884.802.085,62** così ripartite:

1. per lavori, espropriazioni, acquisto stabili, elettrificazione linee.....	lire	567.220.617,38
2. per materiale rotabile.....	»	268.296.428,27
3. per materiale d'esercizio	»	46.274.801,32
4. per integrazione deficiente manutenzione della linea (spesa destinata alla linea Palermo-Corleone-San Carlo).....	»	3.010.238,65

L'importo dei pagamenti effettuati dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1927 è giunto a lire **6.929.719.394,37**, cui si è fatto fronte per milioni **6.085** circa coi progressivi prelevamenti dal Tesoro in conto delle sovvenzioni produttive d'interesse ed ammortamento e per il rimanente con concorsi e proventi diversi a completamento delle anzidette sovvenzioni, nonchè, in corrispondenza alle possibilità del momento, con disponibilità della cassa ferroviaria.

È opportuno rilevare che il carico annuo per interessi ed ammortamenti dei fondi prelevati, come sopra si è detto, dal Tesoro, ha raggiunto nel 1926-27 il valore di lire **307.633.089,71**.

Gli allegati n. 6 e 7 dimostrano la consistenza patrimoniale dei materiali di scorta dei magazzini, ed il valore inventariale del materiale rotabile e d'esercizio.

20. Situazione patrimoniale. — La situazione patrimoniale, compresa nel bilancio generale dell'Azienda (all. 1), per la parte riflettente gli impianti, il materiale e la dotazione di magazzino, presenta al 30 giugno 1927 un complesso di attività per lire **15.237.310.650,85** con un aumento, rispetto all'esercizio precedente, di milioni **798,215**.

La consistenza delle linee è passata da lire 8.737.595.628,91 a lire **9.304.816.246,29** e l'aumento di milioni **567,220** è dovuto ai lavori in aumento del patrimonio eseguiti a carico della parte straordinaria del bilancio. Nella consistenza immobiliare si sono inoltre avuti aumenti di milioni **1,325**, dipendenti dalla quota di ammortamento delle spese sostenute per nuovi impianti con capitali forniti da terzi, e di milioni **0,817**, dipendenti dalla quota di ammortamento delle spese soste-

nute per l'acquisto e la costruzione di case economiche dei ferrovieri, ammortamenti questi eseguiti con stanziamenti a carico della parte ordinaria del bilancio.

La consistenza del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio è salita complessivamente da lire 4.683.547.671,65 a lire **4.909.389.940,82** con un aumento di milioni **225,842**. Il materiale rotabile presenta un aumento di milioni **210,103** dovuto per milioni **29,549** a rettifiche di valore ed alla iscrizione in inventario di materiale rotabile proveniente dalla guerra, e per la rimanente parte ad acquisti eseguiti con i fondi della parte straordinaria del bilancio. I ferry boats ed il materiale d'esercizio presentano rispettivamente un aumento nella consistenza inventariale di lire **30.246,92** e milioni **25,394** in dipendenza di spese sostenute pur esse a carico della parte straordinaria. Il valore inventariale dei piroscafi risulta invece diminuito di lire **9.665.533,53** per effetto della vendita di parte del materiale galleggiante adibito al servizio di navigazione con le isole esercitato dall'Amministrazione ferroviaria sino al 31 dicembre 1925. La corrispondente contro-partita è inclusa nel passivo fra le « partite da sistemare » essendo tuttora in corso col Tesoro le pratiche per la inerte liquidazione.

Immutata è rimasta in lire **899.450.822,02** la consistenza del fondo di dotazione del magazzino.

Come fu già avvertito nella relazione precedente, il valore attribuito alle attività patrimoniali è formato dagli importi erogati nei singoli anni in cui le spese furono eseguite e quindi, mentre l'importo attribuito alle attività nel periodo anteguerra (circa 7 miliardi 600 milioni), rappresenta lire alla pari dell'oro, l'importo riferentesi al periodo successivo rappresenta una somma di valori non omogenei.

A costituire i miliardi **15,237** di attività concorrono :

miliardi **7** circa, rappresentanti il valore delle linee all'atto della consegna all'Azienda ferroviaria di Stato e quello dei lavori eseguiti e materiali provvisti in dipendenza della guerra a carico di altri bilanci, che costituiscono perciò attività acquisite all'Azienda senza spese ;

miliardi **6,1** rappresentanti il valore delle entità patrimoniali pervenuti alla nuova azienda dalle cessate società verso pagamento effettuato a mezzo delle sovvenzioni del Tesoro, e quello degli aumenti patrimoniali apportati, ugualmente con le sovvenzioni del Tesoro, alle linee ed al materiale durante l'esercizio di Stato.

I rimanenti miliardi **2,2** circa sono costituiti per la maggior parte (miliardi **1,3**) dagli aumenti patrimoniali alla cui spesa si è fatto fronte con altri mezzi vari, cioè con ricavi, contributi e concorsi, e entrate diverse di bilancio ; per altri 224 milioni dal deprezzamento computato sul valore del materiale che fu consegnato dalle cessate Società e per 586 milioni dal valore del materiale rotabile già sostituito perchè ha raggiunto l'età limite, ma conservato ancora provvisoriamente in servizio.

Risultati finanziari dell'esercizio delle Ferrovie esercitate dallo Stato

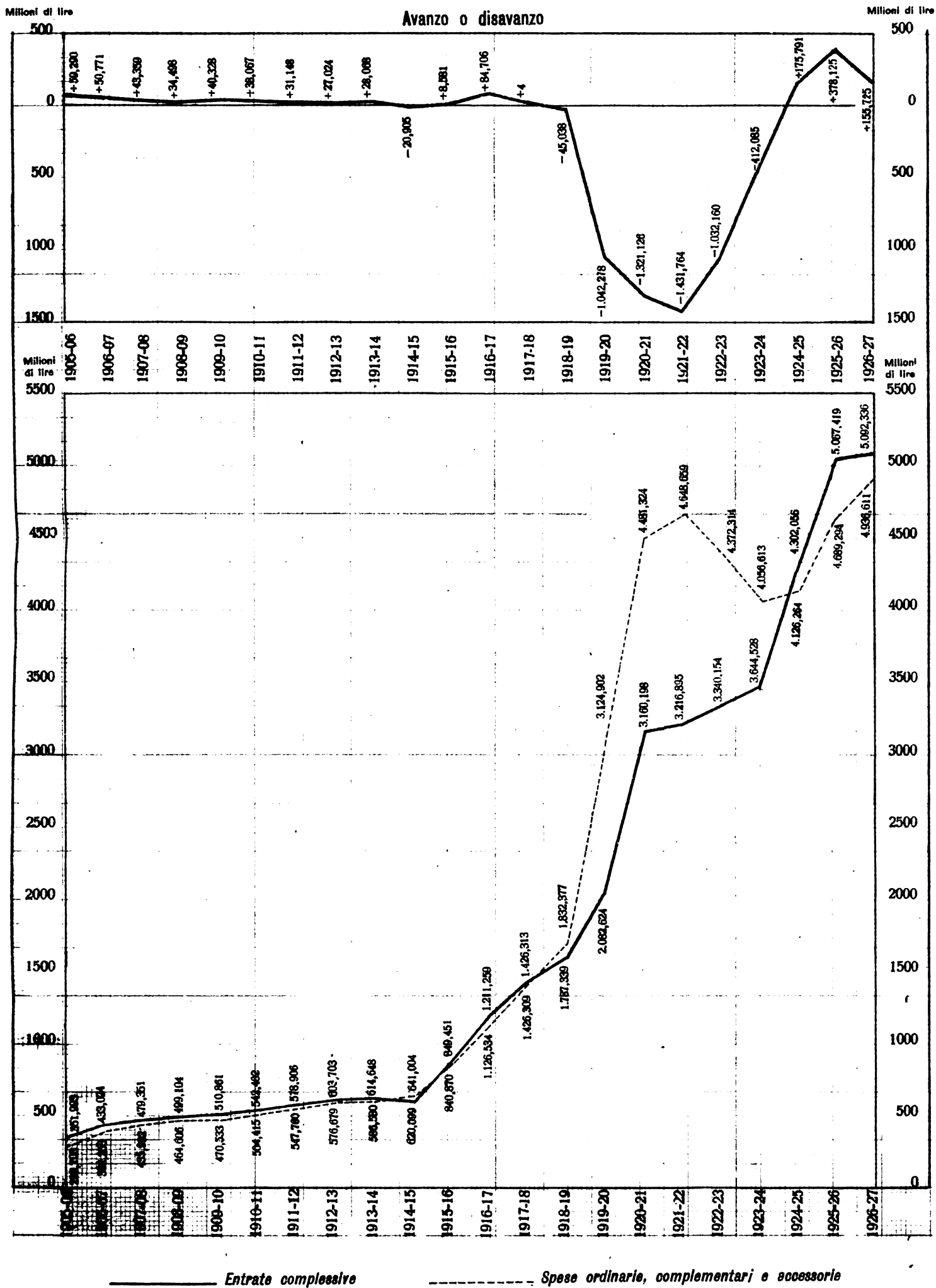


TABELLA I.

Coefficienti d'esercizio per gli anni 1926-27 e 1925-26.

		1926-27 — Lire	1925-26 — Lire	
Entrate di esercizio.				
1	Prodotti del traffico	4.841.363.675,75	4.865.540.288,98	
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa	207.818.518,10	167.000.343,36	
3	Totale	5.049.182.193,85	5.032.540.632,34	
Spese di esercizio.				
4	Ordinarie	4.319.544.667,50	4.066.493.456,22	
5	Complementari	222.975.648,24	211.573.094,82	
6	Totale	4.542.520.315,74	4.278.066.551,04	
7	Residuo dell'esercizio (3-6)	506.661.878,11	754.474.081,30	
8	Coefficiente dell'esercizio ($\frac{6}{3}$)	89,97 %	85,01 %	
Spese accessorie.				
9	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro	307.633.089,71	283.021.058,93	
Interessi e ammortamenti pagati a terzi:				
10	Per impianti e lavori di carattere patrimoniale	129.615,23	129.615,22	
11	Per l'elettrificazione delle linee	4.807.260,21	4.361.308,75	
12	Corte dei conti	120.000 —	120.000 —	
13	Totale	312.689.965,15	287.631.982,90	
14	Avanzo dell'esercizio ferroviario (7-13)	193.971.912,96	466.842.098,40	
Formazione dell'avanzo della gestione.				
15	Proventi {	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	193.971.912,96	466.842.098,40
16		da entrate eventuali	43.153.452,68	21.466.748,27
17		da prelevamenti dalla riserva	71.334.509,48	36.000.226,38
18		dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	—	108.922,19
19	Totale	308.459.875,12	524.417.995,24	
20	Oneri {	contributo per riduzioni tariffe	38.130.300 —	39.530.198 —
21		sovvenzione alla gestione boschi Albania	—	30.000.000 —
22		restituzione multe ai fornitori	13.270.341,86	2.922.809,51
23		versamenti alla riserva	101.334.509,48	66.000.226,38
24	insufficienza sovvenzione per la navigazione con le isole	—	7.839.414,01	
25	Totale	152.735.151,34	146.292.647,90	
Avanzo della gestione (19-25)		(a) 155.724.723,78	378.125.347,34	

(a) L'avanzo della gestione di lire 155.724.723,78 viene erogato come appresso:

versamento al Tesoro	Lire 109.793.542,84
versamento alla parte straordinaria (pari alla quarta parte)	38.931.180,94
versamento per la sistemazione Anzio-Nettuno	7.000.000 —
	Lire 155.724.723,78

		1926-27	1925-26	1924-25	1923-24	1922-23	1921-22	1920-21	1919-20	
Entrate d'esercizio.		MILIONI								
1	Prodotti del traffico	4.841,4	4.865,5	4.080,7	3.448,8	3.100,3	2.964,2	2.822,7	1.879,2	
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa	207,8	167,0	171,4	155,7	196,7	192,7	141,1	142,8	
3	Totale entrate	5.049,2	5.032,5	4.252,1	3.604,5	3.297,0	3.156,9	2.963,8	2.022,0	
Spese d'esercizio.										
4	Spese ordinarie	4.319,5	4.066,5	3.617,4	3.685,4	3.986,8	4.298,8	4.223,1	2.859,0	
5	Spese complementari	223,0	211,5	166,8	130,8	138,2	115,6	108,7	72,3	
6	Totale spese	4.542,5	4.278,0	3.784,2	3.816,2	4.125,0	4.414,4	4.331,8	2.931,3	
7	Residuo dell'esercizio (3-6)	506,7	754,5	467,9	—	—	—	—	—	
8	Disavanzo dell'esercizio (6-3)	—	—	—	211,7	828,0	1.251,5	1.368,0	909,3	
9	Coefficiente d'esercizio (6-3)	89,97%	85,01%	89%	105,87%	125,11%	139,64%	146,16%	144,97%	
Spese accessorie.										
10	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro	307,7	283,0	233,8	175,2	174,8	167,5	113,1	100,7	
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi	4,9	4,5	4,4	4,4	4,3	0,7	18,8	17,7	
12	Corte dei Conti e Consorzio zolfifero siciliano	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
13	Noleggio di carri	—	—	—	—	0,1	0,3	0,4	0,1	
14	Totale spese accessorie	312,7	287,6	238,3	179,7	179,3	168,6	132,4	119,0	
15	Avanzo dell'esercizio ferroviario . . (7-14)	194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	—	
16	Deficit " " " (8+14) 14-7	—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3	
Formazione dell'avanzo o del deficit della gestione.										
17	Proventi {	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario	194,0	466,9	229,6	—	—	—	—	
18		da entrate eventuali	43,2	21,4	28,3	20,2	25,3	41,4	106,4	
19		da prelevamenti dalla riserva	71,3	36,0	—	16,6	—	—	—	
20		dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera	—	0,1	0,1	0,2	—	0,5	—	
21	Totale	308,5	524,4	258,0	37,0	25,3	41,9	196,4	20,3	
22	Oneri {	Deficit dell'esercizio ferroviario	—	—	—	391,4	1.007,3	1.420,1	1.500,4	1.028,3
23		contributo per riduzioni di tariffe	38,1	39,5	35,5	23,5	18,0	25,0	15,5	26,1
24		sovvenzione alla gestione boschi di Albania	—	30,0	—	—	—	—	—	—
25		trasporti per il terremoto	—	—	—	—	—	—	—	—
26		restituzione multe ai fornitori	13,3	2,9	1,4	1,9	1,9	1,8	1,7	0,6
27		versamenti alla riserva	101,4	66,0	28,5	16,8	9,4	7,8	—	1,0
28		quote prodotti dovute dal Tesoro alle Società concessionarie	—	—	—	—	—	—	—	—
29		insufficienza di sovvenzione per la navigazione con le isole e navigazione libera	—	7,9	16,8	15,4	21,0	9,1	—	6,7
30	Totale	152,8	146,3	82,2	449,0	1.057,6	1.463,8	1.517,6	1.062,7	
31	Avanzo della gestione	155,7	378,1	175,8	—	—	—	—	—	
32	Deficit della gestione	—	—	—	412,0	1.032,3	1.421,9	1.321,2	1.042,4	

'anno 1909-10 e successivi.

1918-19	1917-18	1916-17	1915-16	1914-15	1913-14	1912-13	1911-12	1910-11	1909-10	Annotazioni
DI LIRE										Per rendere omogenei i dati si sono aumentati i prodotti del traffico e le spese di esercizio dal 1913-14 al 1919-20 del contributo a favore dell'Opera di Previdenza, pari al 6 ‰ dei prodotti.
1.608,3 105,0	1.263,2 86,5	1.085,1 45,0	763,2 52,3	575,1 29,9	578,0 29,0	560,6 29,3	534,4 27,8	499,0 27,5	481,3 26,2	
1.713,3	1.349,7	1.130,1	815,5	605,0	607,0	589,9	562,2	526,5	507,5	
1.600,3 64,0	1.236,5 36,2	893,0 42,7	643,0 24,4	514,2 19,8	466,6 27,1	456,3 26,5	441,7 25,8	408,0 23,7	391,5 22,3	
1.664,3	1.272,7	935,7	677,4	534,0	493,7	482,8	467,5	431,7	413,8	
49,0	77,0	194,4	148,1	71,0	113,3	107,1	94,7	94,8	93,7	
97,14%	94,28%	82,79%	81,84%	88,26%	81,33%	81,85%	83,16%	81,99%	81,53%	
99,4 1,8 0,6 0,4	98,3 1,8 0,5 0,9	97,2 0,5 0,8 0,5	94,7 0,6 0,8 0,1	8,2 1,0 0,9 0,5	78,0 — 0,9 0,4	72,2 — 1,0 1,0	64,7 — 1,0 1,4	56,8 — 1,0 1,1	48,8 — 1,0 —	
102,2	101,5	99,0	96,2	88,6	79,3	74,2	67,1	58,9	49,8	
—	—	95,4	51,9	—	34,0	32,9	27,6	35,9	43,9	
53,2	24,5	—	—	17,6	—	—	—	—	—	
—	—	95,4 4,0	51,9 1,0	— 1,0	34,0 0,4	32,9 0,2	27,6 0,3	35,9 1,3	43,9 1,9	
9,3 6,9	19,6 10,0	—	—	10,7	3,7	7,5	11,5	10,0	3,0	
16,5	10,6	18,8	10,6	—	—	—	—	—	—	
32,7	40,2	118,2	63,5	11,7	38,1	40,6	39,4	47,2	48,8	
53,2 15,9	24,5 11,8	— 12,3	— 15,2	17,6 4,6	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1,6	0,7	0,5 0,3 18,3	4,7 0,8 11,3	0,7 — 7,0	— 1,6 7,0	— 4,9 7,7	— 0,1 7,3	— 0,3 7,0	1,5 — 7,0	
—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	—	
7,1	3,2	1,7	1,4	1,2	1,4	1,0	0,9	1,8	—	
77,8	40,2	33,1	33,4	32,6	10,0	13,6	8,3	9,1	8,5	
—	—	85,1	30,1	—	—	27,0	31,1	38,1	40,3	
45,1	—	—	—	20,9	28,1	—	—	—	—	

CAPO III.

PERSONALE.

1. Consistenza del personale al 30 giugno 1927. — Al 30 giugno 1926 il quantitativo del personale era complessivamente di 172.768 agenti di cui :

170.507 personale addetto all'esercizio della rete a scartamento ordinario e ridotto;

318 personale navigante;

1.943 personale non addetto all'esercizio (utilizzato per lavori in conto patrimoniale).

Tale quantitativo è andato gradatamente diminuendo durante l'esercizio 1926-27 fino ad essere ridotto, al 30 giugno 1927, a

169.930 agenti complessivamente ;

di cui :

167.453 personale addetto all'esercizio della rete a scartamento normale e ridotto;

294 personale addetto all'esercizio dei ferry-boats sullo stretto di Messina;

2.183 personale non addetto all'esercizio.

Nel quantitativo complessivo di 172.768 agenti al 30 giugno 1926 erano compresi :

165.329 agenti stabili ed in prova e

9.439 avventizi.

Al 30 giugno 1927 il quantitativo degli agenti nelle dette categorie era il seguente: **162.728** agenti stabili ed in prova, **7.202** avventizi.

La sensibile diminuzione di **3.054** agenti verificatasi nel personale addetto all'esercizio della rete è dovuta :

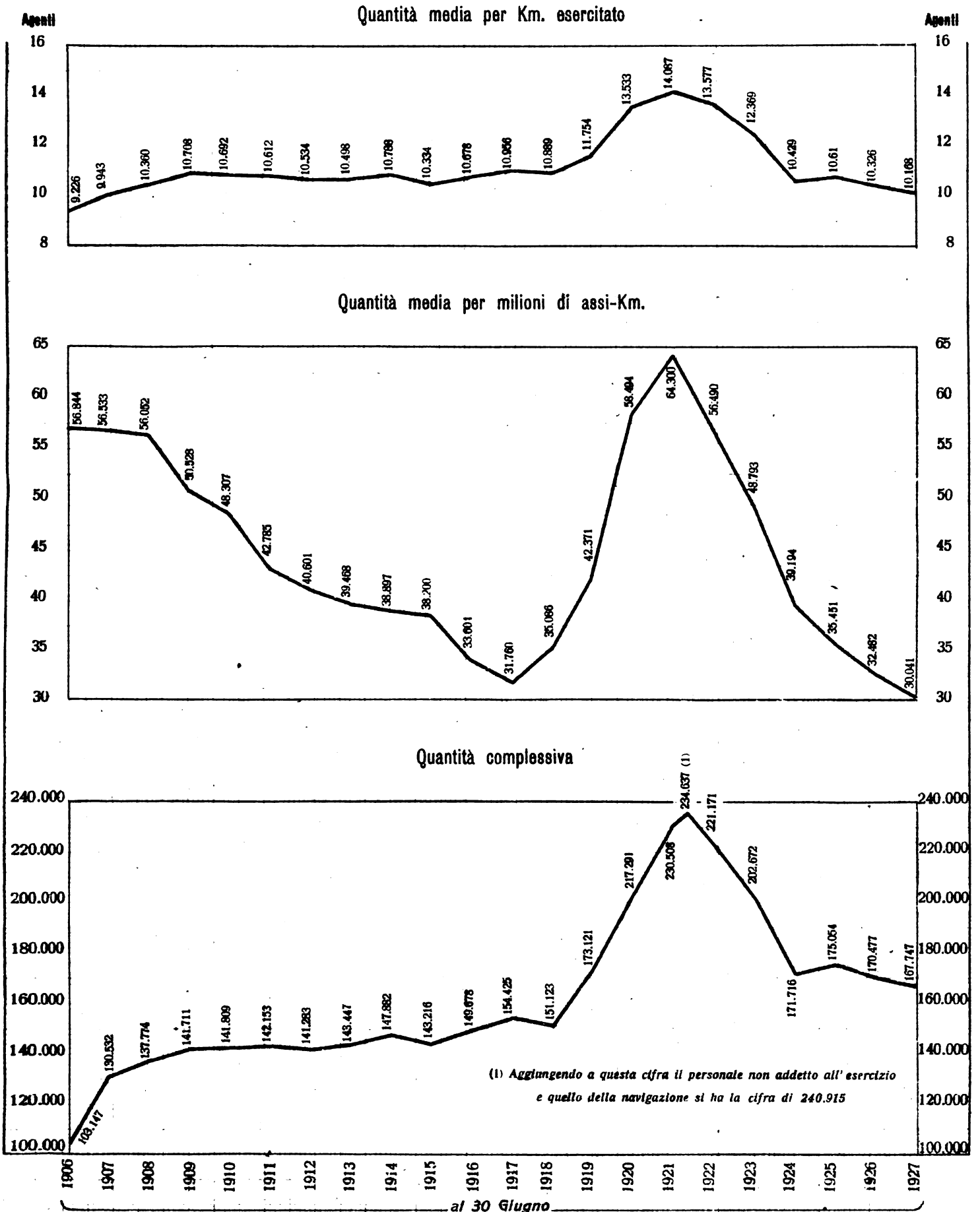
per **1.600** circa al personale delle stazioni

» **1.500** » » delle linee

» **300** » » di scorta dei treni

» **250** » » di pulizia e untura veicoli;

Quantità di personale addetto all'esercizio delle Ferrovie dello Stato



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

mentre si ebbe per contro, un aumento di circa **600** agenti nel personale di condotta e deposito locomotive, per effetto dell'assunzione del nuovo gruppo di allievi fuochisti e del passaggio da altri impianti, del personale necessario per rinforzare le maestranze addette alla manutenzione del materiale di trazione specialmente elettrico. Devesi tener presente che sulla consistenza del personale indicata alla data del 30 giugno 1927, erano compresi anche **3.400** agenti che non prestano direttamente servizio per l'Azienda ferroviaria, essendo distaccati presso i Reparti speciali della Milizia ferroviaria e presso la Gestione speciale viveri.

2. Assuntorie ed appalti. — Una parte delle riduzioni di personale indicate nel punto precedente, furono ottenute mediante la concessione in appalto di alcune prestazioni secondarie.

Per questi appalti i più importanti sono quelli riguardanti i servizi accessori delle stazioni di cui si danno qui appresso alcune notizie particolareggiate.

Al principio dell'anno finanziario 1926-27 i servizi di facchinaggio merci e bagagli di manovre e pulizia, erano appaltati in **87** stazioni e scali (non compresi quelli portuali).

Nel corso dell'anno vennero dati in appalto, per particolari esigenze locali, i servizi di facchinaggio merci, piccolo bagaglio e manovalanza nelle stazioni di Savona Letimbro, Bologna Centrale e Castelraimondo, mentre cessò di prestare servizio l'impresa di Como Lago. Si ebbe pertanto una economia di **23** agenti.

Venne inoltre concesso a privati il servizio di pulizia uffici, ritirate e gabinetti riservati in altre **99** stazioni della rete, con una economia di **22** manovali e **104** guardacessi (donne).

Vennero poi affidate ad assuntori altre **52** località con una economia di **102** agenti.

Durante l'esercizio si provvide pure alla revisione dei corrispettivi alle imprese di facchinaggio merci e bagagli registrati, ottenendo una sensibile riduzione nei relativi canoni.

3. Quantitativo medio di personale impiegato durante l'esercizio 1926-27. — La sensibile riduzione di personale indicata nel punto 1° poté essere ottenuta in vista delle condizioni quasi stazionarie che il traffico mantenne durante l'esercizio 1926-27, e fu conseguita mediante il costante interessamento dell'Amministrazione, come può rilevarsi dalle seguenti cifre che mostrano la progressiva diminuzione della consistenza numerica media nei successivi mesi del 1926-27.

QUANTITATIVO MEDIO DI PERSONALE.

Luglio	1926	172.747
Agosto	»	172.845
Settembre	»	172.740
Ottobre	»	172.454
Novembre	»	172.136
Dicembre	»	171.724
Gennaio	1927	171.298
Febbraio	»	171.048
Marzo	»	170.773
Aprile	»	170.506
Maggio	»	170.174
Giugno	»	169.973

Tenuto conto della graduale riduzione del personale e della utilizzazione del personale avventizio nei singoli mesi, il quantitativo medio di personale impiegato, nell'esercizio 1926-27, risultò come appresso :

Personale addetto all'esercizio, agenti	N.	169.702
Personale non addetto all'esercizio, agenti	»	1.860
TOTALE al 1926-27	N.	171.562

Nello specchio qui appresso riportato si indicano per l'esercizio 1926-27 e per il precedente, oltre ai quantitativi complessivi di agenti impiegati in media per l'esercizio della rete, anche i dati relativi ad ogni chilometro di linea esercitata della rete, e ad ogni milione di assi chilometri rimorchiati dai treni.

Quantitativo medio di agenti	1926-27	1925-26	1913-14	Differenza % rispetto	
				al 1925-26	al 1913-14
Complessivo (rete principale e secondaria)	169.702	171.937	146.894	— 1,30	+ 15,53
Per Km. di linea	10,28	10,41	10,70	— 1,25	— 3,93
Per milione di assi-Km. rimorchiati	30,39	32,76	38,75	— 7,23	— 21,57

4. **Spese di personale.** — La spesa per stipendi, paghe e competenze accessorie per il personale della rete a scartamento normale e ridotto e dei ferry-boats, fu

nel 1926-27 di **1.969** milioni (1.949 milioni nel 1925-26). Aggiungendo la spesa del personale delle officine che fu di **290** milioni e quella relativa ai sussidi, gratificazioni e compensi agli ex combattenti, che fu di **33** milioni, si ha una spesa complessiva di **2.292** milioni, la quale presenta un aumento di **84** milioni rispetto alla spesa analoga del 1925-26 (milioni 2.258).

Tale aumento, che sarebbe stato più sensibile senza la riduzione dell'indennità di caro-viveri, disposta col R. decreto-legge n. 694 del 7 giugno 1927, e risentita solo nell'ultimo mese dell'esercizio, è dovuto in gran parte alla sistemazione a ruolo di avventizi, prescritta dalle norme in vigore, alle promozioni di grado avvenute durante l'anno e alle indennità di trasloco in conseguenza di sistemazioni generali del personale avvenute in vari compartimenti.

Pertanto, la retribuzione media per gli agenti addetti all'esercizio, che nel 1925-26 era stata di lire 13.100, salì nel 1926-27 a lire **13.505**.

Nelle cifre indicate sopra non sono comprese le spese generali relative ai contributi al fondo pensione e sussidi ed all'Opera di previdenza, le indennità ed i premi per infortuni sul lavoro, le spese per massa vestiario, servizio medico, medicinali e le buone uscite a carico dell'esercizio, per le quali tutte si ebbe, nell'esercizio 1926-27, un onere di **393** milioni uguale a quello dell'esercizio precedente.

Computando anche le dette spese generali, la spesa totale del personale risultò nell'esercizio 1926-27 di milioni **2.685** con un aumento di **34** milioni rispetto a quella dell'esercizio precedente (2.651 milioni).

Rispetto al totale delle spese ordinarie d'esercizio, quelle di personale rappresentarono nel 1926-27 una percentuale del 62,1 mentre nell'anno precedente la percentuale era stata del 65.

5. Assunzioni. — Durante l'esercizio 1926-27, in base alle vigenti disposizioni restarono di massima sospese le assunzioni di personale di ruolo ed anche quelle di personale avventizio per posti di pianta.

Fu provveduto però alla nomina dei vincitori dei seguenti concorsi pubblici banditi nell'esercizio 1925-26.

1. Concorso pubblico per 10 posti di allievo Ispettore in prova tra laureati in scienze economiche e commerciali, bandito con Decreto ministeriale 5 marzo 1926, n. 2006.

Riusciti idonei **8**.

2. Concorso pubblico per 2 posti di Ispettore di 1^a classe in prova, per i bisogni dell'Istituto sperimentale, tra laureati in chimica, od in chimica e farmacia, od in chimica industriale, bandito con Decreto ministeriale 18 marzo 1926, n. 2173.

Riusciti idonei **4**.

È ancora in corso di definizione la compilazione della graduatoria del concorso per 1.000 posti di allievo fuochista già citato nella relazione dello scorso anno.

In esecuzione poi della speciale convenzione stipulata tra il Ministero della guerra e l'Amministrazione ferroviaria in data 23 luglio 1924, si è provveduto all'assunzione di 40 ex militari provenienti dal Reggimento ferrovieri del Genio.

6. Sistemazioni ed avanzamenti. — Durante l'esercizio 1926-27 sono stati espletati concorsi interni indetti in applicazione dell'art. 10 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, contenente speciali disposizioni a favore di agenti ex combattenti e cioè :

1. quello per 50 posti di scritturale tra agenti muniti almeno della licenza elementare.

Risultati idonei **84**.

2. quello per 400 posti di guardasala tra agenti muniti almeno della licenza elementare.

Risultati idonei **533**.

3. quello per 500 posti di frenatore tra agenti provvisti almeno del passaggio dalla quarta alla quinta classe elementare.

Risultati idonei **509**.

Trovansi infine in corso di espletamento l'ultimo dei concorsi indetti in applicazione del citato articolo 10, bandito tra agenti che rivestirono durante la guerra il grado di sottufficiale, anche se sprovvisti di titolo di studio.

È stato anche definito il concorso interno indetto con decreto del 4 giugno 1925, n. 2544, per 40 posti di Ispettore di 1^a classe tra agenti stabili ed in prova, con determinata anzianità di servizio ed in possesso di determinati titoli di studio.

Risultati idonei **54**.

Trovansi del pari in corso di espletamento gli esami di idoneità approvati con decreto 25 marzo 1927, n. 2369, da tenersi tra agenti di grado 10° del gruppo C., per il passaggio alle qualifiche corrispondenti del gruppo B.

Si è provveduto durante l'esercizio 1926-27 all'iscrizione nei ruoli del personale ferroviario di **64** avventizi già in servizio sulle linee di navigazione, che hanno potuto beneficiare delle disposizioni dell'art. 8 del R. decreto-legge n. 2536 del 22 novembre 1925, ed il passaggio nella posizione di ordinari di **84** avventizi straordinari.

Si è inoltre provveduto alla nomina in prova :

- a) di **229** avventizi che avevano titolo alla sistemazione prevista dai RR. decreti 1588-1919, 1361-1920, 2442-1923;
- b) di **52** invalidi di guerra in base all'art. 25 del regolamento del personale ;
- c) di **64** agenti provenienti dal 6° reggimento ferrovieri del Genio, a' sensi dell'art. 22 della convenzione stipulata fra il Ministero della guerra e l'Amministrazione ferroviaria ;
- d) di **34** allievi Ispettori, in base ai Decreti ministeriali n. 2602, 2006 e 2173 rispettivamente dal 15 giugno 1925, del 5 e 18 marzo 1926 ;
- e) di **2** Ispettori di 1ª classe a' sensi del Decreto ministeriale n. 2172 del 18 marzo 1926.

Infine sono stati nominati direttamente stabili **97** agenti avventizi, provvisori o del ruolo aggiunto, in dipendenza delle disposizioni di cui all'art. 122 del regolamento del personale.

Si è provveduto alla revoca dei provvedimenti di nomina in prova di **58** agenti, dei quali **54** sono stati licenziati, per essere venuto a risultare che i medesimi non si trovavano all'atto della sistemazione a ruolo in possesso di tutti i requisiti voluti per l'ammissione e conservazione in servizio.

Quanto alle nomine a stabile i relativi provvedimenti deliberati durante l'esercizio 1926-27, ammontarono complessivamente a **1.421** di cui **1.387**, in base all'articolo 68 del regolamento del personale del 1917 ed agli articoli 26 e 114 del regolamento del personale in vigore dal 1° aprile 1925; e **34** a' sensi del R. decreto 1628 del 15 luglio 1923 (mutilati ed invalidi di guerra).

Anche durante l'esercizio 1926-27 come in quello precedente, venne provveduto pel conferimento di promozioni e di sistemazioni di qualifica in conto e ad integrazione dei provvedimenti del genere precedentemente approvati sia in base alle disposizioni contenute nel R. decreto 6 dicembre 1923 modificato dal successivo R. decreto-legge 23 maggio 1924 concernenti gli avanzamenti per merito comparativo, come a termini delle norme approvate con Decreto ministeriale 20 novembre 1924, n. 1094, riguardante le promozioni e le sistemazioni degli agenti del personale esecutivo, che ebbero a conseguire negli appositi esami l'idoneità o l'abilitazione prescritta per la qualifica superiore cui vennero rispettivamente promossi.

Venne pure fatto luogo, nell'esercizio 1926-27, a **1.587** promozioni del personale degli uffici ed esecutivo, con decorrenza retroattiva in seguito ad accoglimento di reclamo od a revisione della posizione degli agenti interessati.

Inoltre, nel suindicato esercizio, oltre alle promozioni degli agenti del personale esecutivo, cui spettava l'avanzamento con decorrenza posteriore al 1° aprile 1925 in base alle abilitazioni conseguite in appositi esami, si è provveduto, tanto nei riguardi del personale degli uffici come per quello esecutivo, al conferimento delle promozioni che loro spettavano a termini delle vigenti disposizioni regolamentari, ed in base ai titoli dell'anzianità e del merito comparativo riconosciuti dalle competenti Commissioni d'avanzamento.

Così pure si è fatto luogo, in applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 15 del R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, modificato coll'art. 1 del R. decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1494, al conferimento delle promozioni ai gradi 8°, 9° e 10° nei riguardi degli agenti degli uffici e delle stazioni che risultarono nelle condizioni previste dalle suindicate disposizioni.

In base poi al risultato dei concorsi interni tenutisi in relazione alle norme approvate coi seguenti Decreti ministeriali: n. 1322 del 12 dicembre 1924 per posti di segretario, segretario tecnico, assistente dei lavori, disegnatore e sotto capo e per posti di commesso, aiutante applicato, aiutante disegnatore, sorvegliante dei lavori; n. 2544 del 4 giugno 1925 per posti di ispettore di 1ª classe e per segretario, segretario tecnico, assistente dei lavori; n. 2182 del 18 aprile 1926 per posti di sotto capo tecnico, venne provveduto al conferimento delle qualifiche superiori, rispettivamente spettanti ai vincitori dei concorsi stessi.

In complesso nell'esercizio 1926-27 vennero approvati **11.125** provvedimenti di promozione e sistemazione di qualifica, dei quali **3.448** riguardanti il personale degli uffici e **7.677** per agenti del personale esecutivo.

Durante l'esercizio 1926-27 vennero inoltre adottati i seguenti provvedimenti:

21 nomine nel grado 1° per coprire altrettanti posti rimasti vacanti;

35 assegnazioni della qualifica ferroviaria a favore di agenti provenienti dal personale navigante delle linee postali passate all'industria privata.

Venne pure deliberato nell'esercizio 1926-27 il conferimento, con decorrenza 1° gennaio 1926 e 1° gennaio 1927, delle riduzioni d'intervallo per l'aumento normale, nelle percentuali stabilite rispettivamente dagli articoli 49 e 133 per il personale in servizio ferroviario e per gli agenti distaccati alla milizia ferroviaria.

I provvedimenti con decorrenza 1° gennaio 1926, che riguardano tutte le categorie di personale concorrenti, ammontarono complessivamente a **18.346**, di cui **16.655** in base all'art. 49 del R. decreto e **1.691** in base all'art. 133.

Quelli con la decorrenza del 1° gennaio 1927 riguardano il personale delle diverse categorie degli uffici e gli agenti del personale esecutivo dei gradi 10° e

superiori per i quali furono accordate **1.298** riduzioni d'intervallo. Pei rimanenti agenti dei gradi inferiori vennero predisposti i relativi provvedimenti di riduzione, che in parte furono approvati successivamente al 30 giugno 1927.

Infine, in applicazione dell'art. 48 dell'attuale Regolamento del personale, è stato provveduto pel conferimento degli aumenti normali maturatisi durante l'esercizio 1926-27, direttamente dalle autorità, all'uopo delegate dal Direttore Generale, a termini della facoltà data col disposto del predetto art. 48.

7. **Aspettative.** — Durante l'esercizio 1926-27 furono concesse **589** aspettative, di cui **49** per motivi privati, **42** per servizio militare e le altre **498** per motivi di salute.

8. **Cessazione dal servizio.** — Durante l'esercizio 1926-27 cessarono dal servizio **3.312** agenti di cui **812** per morte, **1.713** per esonero, **592** per dimissioni, **99** per destituzione e **96** per revocazione.

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

Personale stabile :

a) per morte	agenti	753
b) per esonero, in seguito a raggiunto limite di età	»	53
su domanda per limiti di età e di servizio.....	»	21
d'ufficio.	»	691
inabilità fisica	»	788
alla scadenza dell'aspettativa per motivi di salute	»	3
scarso rendimento.....	»	81
mancanza di fiducia da parte dell'Amministrazione.....	»	6
agenti della Navigazione (esonerati in seguito al passaggio delle linee postali all'industria privata)	»	3
medici di reparto e consulenti (per cessato bisogno)	»	10
c) per dimissioni :		
dichiarate d'ufficio	»	524
volontarie.	»	50
d) per destituzione	»	94
e) per revocazione	»	96
		<hr/>
	TOTALE..... agenti	3.173
		<hr/> <hr/>

Personale in prova :

a) per morte.....	agenti	59
b) per esonero :		
deliberato dal Direttore Generale.....	»	57
deliberato dai Capi Compartimento	»	—
c) per dimissioni :		
dichiarate d'ufficio.....	»	11
volontarie	»	7
d) per destituzione :		
deliberata dai Servizi centrali.....	»	2
deliberata dai Capi Compartimento	»	3
		<hr/>
	TOTALE..... agenti	139
		<hr/> <hr/>

9. **Provvedimenti disciplinari.** — Dal Ministro, su proposta del Consiglio di disciplina, vennero presi i seguenti provvedimenti disciplinari :

94 destituzioni, **96** revocazioni, **80** degradazioni, **760** sospensioni dal grado e dallo stipendio e **31** multe.

Dal Direttore Generale furono deliberati i seguenti provvedimenti disciplinari :

4 sospensioni dallo stipendio e **23** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio ;

527 dimissioni d'ufficio, in base agli articoli 7, comma 2° e 79, comma c) del Regolamento del personale.

Dai Servizi centrali furono deliberate : **2** destituzioni di agenti in prova e **27** sospensioni punitive.

Dai Capi Compartimenti, dai Comitati d'esercizio, dalle Sezioni compartimentali e dalle Officine, furono deliberate **33** destituzioni di agenti in prova, **6.180** sospensioni punitive.

Furono esaminati, nella rispettiva competenza del Ministro e del Direttore Generale: **461** ricorsi contro punizioni, dei quali **418** respinti e **43** accolti totalmente o parzialmente.

Delle istanze presentate da agenti dichiarati dimissionari d'ufficio in base all'art. 79 c) del Regolamento del personale e che avevano chiesto di essere sottoposti a procedimento disciplinare, **24** furono respinte ed **1** accolta.

Fu accolta **1** domanda di reintegrazione nella qualifica precedente, presentata in base all'art. 87, comma 4° del Regolamento del personale.

Furono esaminate **5** istanze, intese ad ottenere la riapertura del procedimento disciplinare, in base all'art. 110 del Regolamento del personale, delle quali **2** accolte e **3** respinte.

10. Sussidi e scuole. — Durante l'esercizio 1926-27 furono concessi sussidi ad agenti per lire **1.191.898,37** e ad ex agenti e loro famiglie per lire **659.004,53**.

Nel Convitto comunale di Veroli furono ammessi **75** figli di agenti ferroviari, col concorso finanziario dell'Amministrazione nel pagamento della retta mensile.

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

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

11. Istruzione professionale del personale. — Durante l'esercizio 1926-27 fu completata l'istruzione professionale teorico-pratica degli allievi ispettori in prova assunti nell'esercizio precedente.

Gli ingegneri assegnati al Servizio materiale e trazione furono distaccati prima ad un'officina di riparazione per locomotive e veicoli poi all'ufficio centrale, che cura particolarmente l'esercizio dei veicoli e delle squadre di rialzo, poi all'ufficio centrale che cura la organizzazione tecnica della trazione a vapore e l'esercizio dei depositi locomotive, prestando servizio lungamente sulle locomotive a vapore ed elettriche, nonchè come capi tecnici e come capi deposito conseguendo infine l'abilitazione a fuochista ed assistente ed a guidatore di locomotive a vapore ed elettriche. Furono di poi applicati agli uffici di personale e contabilità, ottenendo così una completa visione d'insieme di tutta l'organizzazione tecnico-amministrativa sia degli organi periferici che di quelli del centro, tanto del Servizio materiale e trazione, quanto dell'Amministrazione ferroviaria in genere.

Gli ingegneri assegnati al Servizio movimento e traffico conseguirono le abilitazioni prescritte per il detto servizio e quelli assegnati al Servizio lavori dopo un congruo periodo di istruzione sui lavori vennero assegnati ai diversi riparti.

Il corso allievi fuochisti fu condotto secondo la organizzazione studiata nell'esercizio precedente, e con libri di testo, ricompilati con criteri didattici meglio rispondenti allo scopo. Le scuole furono provvedute di grandi tavole murali a

colori e di modelli didattici per lo studio della fisica, dell'elettrotecnica elementare delle varie parti della locomotiva.

Per le scuole dei macchinisti della trazione elettrica è stato provveduto alla ricompilazione, con notevoli aggiunte, del 1° e 2° volume dei libri di testo e relative tavole annesse.

12. **Pensioni e sussidi.** — I risultati finanziari della gestione del fondo pensioni e sussidi, si riassumono come segue :

Entrate lire **494.992.481,96**

di cui: lire **85.324.230,55** per ritenute al personale; lire **353.159.694,03** per contributo dell'Amministrazione giusta il R. decreto 23 marzo 1924, n. 498; lire **41.036.122,85** per interessi del patrimonio del fondo pensioni; lire **3.781.579,17** per entrate diverse; lire **420.521,98** per utili realizzati dalla Cassa Depositi e Prestiti sulla gestione dei titoli; lire **211.241,71** per contributo delle altre Amministrazioni in rapporto agli assegni del personale; lire **3.071.075,05** per riconoscimenti e riscatti; lire **7.988.016,62** per addebito al Tesoro di somme anticipate per pagamenti di pensioni provvisorie ad agenti delle ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato.

Spese lire **454.992.481,96**

di cui: lire **336.423.990,35** per pensioni, compresi gli aumenti concessi col R. decreto legge 31 marzo 1925, n. 486, e, in quanto già liquidati e a pagamento, quelli del R. decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1431; lire **103.199.790,40** per assegni di caroviveri; lire **1.523.050,70** per sussidi per una sola volta; lire **8.845.650,51** per pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache ed agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato con un avanzo di..... lire

40.000.000 —

La consistenza del fondo che al 30 giugno 1926 era di.	lire	975.811.633,39
oltre che dell'importo del suddetto avanzo di.....	»	40.000.000 —
è aumentata nell'esercizio 1926-27 anche della somma		
di	»	7.923,62
rappresentante l'ammontare degli utili realizzati dalla		
Cassa Depositi e Prestiti durante l'esercizio 1925-26		
nella gestione dei titoli di pertinenza dei fondi: Bram-		
billa e Bastogi; Umberto e Margherita e Donazione		
Pisa; donde l'ammontare della consistenza patrimo-		
niale del fondo stesso, compresa quella del fondo		
speciale per lasciti e donazioni, era al 30 giugno 1927		
di	lire	<u>1.015.819.557,01</u>

delle quali lire **1.015.651.518,59** riguardano il fondo pensioni e sussidi e lire **168.038,42** il fondo speciale per lasciti e donazioni (donazione Pisa lire 5.804,46; donazione Brambilla e Bastogi lire 30.390,76 e fondo Umberto e Margherita lire 131.843,20).

Il Patrimonio del fondo pensioni al 30 giugno 1927 risulta così costituito:

Titoli presso la Cassa Depositi e Prestiti.....	lire	530.285.017,89
Denaro presso la Cassa Depositi e Prestiti.....	»	8.970.153,95
Mutui alle case economiche	»	112.322.567,15
Mutui alle Cooperative edilizie	»	146.585.475,18
Mutui al personale	»	190.361.068,13
Debito delle ferrovie dello Stato verso il fondo Pen-		
sioni (per altrettante da versare alla Cassa Depositi e		
Prestiti)	»	27.127.236,49
		<hr/>
TOTALE.....	lire	<u>1.015.651.518,59</u>

Durante l'esercizio 1926-27 fu emanato ed ebbe in gran parte applicazione il R. decreto 13 agosto 1926, n. 1431, col quale, a decorrere dal 1° luglio 1926, furono concessi nuovi aumenti ai vecchi pensionati.

Al termine dell'esercizio, su 39.000 circa pensioni da riliquidarsi complessivamente, erano già state approvate **28.200** liquidazioni, di cui 27.168 in aumento e 1.032 in diminuzione.

Sebbene al 30 giugno 1927 non fosse ancora compiuto il lavoro di liquidazione degli aumenti del decreto n. 1431, l'iscrizione è già da considerarsi virtualmente completa, in quanto gli aumenti hanno vigore dal 1° luglio 1926. L'importo completo di tali aumenti sarà di circa lire 41.000.000 come iscrizione sulle pensioni vigenti al 1° luglio 1926, sicchè, tenuto conto delle naturali eliminazioni durante l'esercizio, si può ritenere di lire 39.200.000 la residua iscrizione al 30 giugno 1927.

La situazione al 30 giugno 1927 delle iscrizioni delle pensioni, dei sussidi continuativi e degli aumenti ai vecchi pensionati risulta la seguente :

Pensioni e sussidi continuativi diretti n. 53.804, di reversibilità n. 26.415, in totale n. 80.219 per l'importo, compresi gli aumenti del decreto n. 486, di	lire	313.039.517,83
Aumenti del decreto-legge n. 1431 del 13 agosto 1926 (iscrizione in parte ancora virtuale).....	»	39.200.000 —
TOTALE.....	lire	<u>352.239.517,83</u>

Tali cifre comprendono, in numero di **1.151** e per l'importo di lire **4.589.909**, le pensioni a favore di agenti provenienti dalle ex gestioni austriache, che al 30 giugno 1927 si trovavano ad essere già riformate colle norme del R. decreto-legge 23 maggio 1924, n. 995, e a pagamento come tali: pensioni che, secondo il R. decreto-legge 23 ottobre 1925, n. 1972, vengono liquidate provvisoriamente dalle ferrovie dello Stato a proprio intero carico, ma che dopo la liquidazione definitiva da parte della Corte dei Conti, saranno ripartite col Tesoro con conseguente ricupero di una parte delle somme pagate.

La spesa sostenuta nell'esercizio per pensioni e sussidi continuativi, esclusi gli assegni caro-viveri e gli aumenti ai vecchi pensionati, è rappresentata dalla differenza fra la somma di 336.423.990,35 + 8.845.650,51	lire	345.269.640,86
erogata per tali titoli nell'esercizio stesso, e l'ammontare dei pagamenti effettuati pure nell'esercizio per gli aumenti del R. decreto-legge n. 486, del 1925 (lire 40.200.000) e per quelli del R. decreto-legge n. 1431, del 1926 (lire 31.800.000), complessivamente.....	»	72.000.000 —
e rimane pertanto di	»	273.269.640,86
Il contributo dell'Amministrazione che è stato di.....	»	353.159.694,03
è imputabile ai caro-viveri per lire 108.199.790,40 ; agli aumenti del decreto n. 486, del 1925 per lire 40.200.000 ; agli aumenti del R. decreto-legge n. 1431, del 1926 per lire 31.800.000, cioè per complessive...	»	180.199.790,40

riguarda spese estranee agli impegni del fondo pensioni. Resta pertanto di lire **172.959.903,63**
l'integrazione rispetto alle pensioni originarie, di cui all'art. 1 del predetto decreto-legge n. 498 del 1924.

13. Opera di previdenza. — Durante l'esercizio finanziario 1926-27 l'Opera approvò le seguenti concessioni di diritto:

Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei		Assegni vitalizi alimentari		Rimborsi di ritenute ad agenti		Assegni finali di lire 500 ciascuno R.D.L. 7 feb. 1926, n. 187	
ad agenti		a famiglie		n.	importo annuo	n.	importo annuo	n.	importo	n.	importo
n.	importo	n.	importo								
1.899	6.265.705,17	627	1.309.328,98	976	747.708	56	57.510	77	21.504,60	1.819	909.500

Da 10 famiglie alle quali, in seguito all'applicazione del R. decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, sono stati estesi i benefici dell'Opera di previdenza furono restituite lire 1.341,93 per ritenute loro rimborsate dall'Opera stessa giusta le precedenti norme in vigore.

Le concessioni facoltative approvate sulla disponibilità dell'esercizio medesimo, stabilita in lire 5.500.000, sono state le seguenti:

Ricoveri di orfani in istituti di educazione e di istruzione		Sussidi temporanei a figli di ex agenti ed a fratelli e sorelle di agenti morti.		Assegni alimentari a congiunti bisognosi		Borse di studio ad orfani ed a figli di ex agenti	
n.	importo in valor capitale	n.	importo in valor capitale	n.	importo in valor capitale	n.	importo in valor capitale
232	4.386.233	232	194.477	59	216.583	731	769.600

In base all'art. 5 del decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, è stato corrisposto un contributo di lire 100.000 alla fondazione Vittorio Emanuele III per colonie marine e montane a favore degli orfani e figli dei ferrovieri dello Stato, e sono stati approvati n. 437 sussidi straordinari a favore di agenti esonerati e di congiunti bisognosi di agenti morti in attività di servizio o dopo l'esonero, per un importo complessivo di lire 105.200. Tale ultimo importo eccede quello di lire 100.000 fissato come massimo dal predetto art. 5, ma va notato che essendo il decreto entrato in vigore solo dal 1° gennaio 1926, nell'esercizio precedente si erano spese soltanto lire 50.000 circa.

I risultati della gestione dell'Opera di previdenza per l'esercizio 1926-27 si riassumono come segue:

<i>Entrate</i>	lire	84.953.139,80
di cui lire 11.542.648,09 per contributo dell'Amministrazione ferroviaria; lire 12.143.060,67 per contributo del personale; lire 1.724.376,23 per multe al personale; lire 176.800,92 per quota importo tasse di bollo ed entrate eventuali; lire 2.458.302,93 per ritenute per assegni di malattia; lire 4.260.083,43 per interessi attivi sul patrimonio dell'Opera; lire 50.000 per canone a carico della gestione rivendita libri e giornali; lire 2.554.494,08 per utile netto gestione pubblicità nei treni e nelle stazioni; lire 43.373,45 per interessi e prelevamenti fondo orfani terremoto.		
<i>Spese</i>	»	19.517.382,54
di cui lire 8.859.008,51 per sussidi alle famiglie e spese per raccogliere e istruire orfani e figli di agenti esonerati; lire 7.674.212,85 per indennità di buonuscita; lire 600.434,92 per assegni alimentari; lire 2.324.950,95 per assegni giornalieri di malattia; lire 15.401,86 per rimborsi ritenute; lire 43.373,45 per erogazioni fondo orfani terremoto.		
Avanzo della gestione.....	»	15.435.757,26
Per effetto del suddetto avanzo di lire 15.435.757,26 il patrimonio dell'Opera ammontante al 30 giugno 1926, a lire 70.694.083,65 si è elevato al 30 giugno 1927 a		
così costituito:	»	86.129.840,91
1. Importo valore, a prezzo d'acquisto, dei titoli depositati a norma di legge presso la Cassa Depositi e Prestiti		
	»	68.904.957,18
2. Contanti presso la Cassa suddetta		
	»	3.920.430,64
3. Ancora da versare dall'Amministrazione ferroviaria		
	»	13.304.453,09
<i>Assegni di malattia.</i> — Come si rileva da quanto si è esposto sul bilancio generale dell'Opera le ritenute agli agenti per questo speciale servizio sono ammontate a		
	»	2.458.302,93
E le spese a.....		
	»	2.324.950,95
Pertanto la speciale gestione dei suddetti assegni ha dato nell'esercizio un avanzo di		
	»	133.351,98

Detto avanzo deve devolversi a pareggio del *deficit* verificatosi dalla istituzione del servizio (1° marzo 1924) al 31 dicembre 1925, nel quale periodo le ritenute mensili invece di essere commisurate, come attualmente, a quattro decimi, erano commisurate soltanto a due decimi della giornata di assegno.

Il *deficit* complessivo dall'inizio della gestione, che al 30 giugno 1926 ammontava a lire 1.139.642,58, per effetto dell'avanzo verificatosi nell'esercizio si è ridotto al 30 giugno 1927 a lire 1.006.290,60.

È quindi da prevedersi che per colmare completamente il disavanzo le ritenute dovranno conservarsi nella misura attuale per altri 7 esercizi circa.

Fondo per gli orfani del terremoto del 1908. — Detto fondo è disceso ora a lire 94.991,17 al 30 giugno 1927. A tale data rimaneva anche un solo orfano di età minore degli anni 18 con diritto al sussidio temporaneo, 24 orfani si trovano ancora in età compresa fra i 18 ed i 21 anni e possono aspirare ai soccorsi sul fondo medesimo.

Erogazione dell'avanzo dei fondi raccolti per le onoranze ferroviari caduti in guerra. — Secondo il piano finanziario predisposto per tale erogazione, al 24 giugno 1927 sono stati sorteggiati n. 5 assegni di lire 500 ciascuno fra gli orfani di guerra che compiono il 18° anno durante l'esercizio 1926-27.

14. Fondazione « Elena di Savoia ». — La Fondazione « Elena di Savoia », continuando la sua benefica opera a vantaggio degli orfani o figli dei ferrovieri dello Stato o delle ferrovie concesse all'industria privata, morti, dispersi, resi invalidi in servizio ferroviario o militare durante la guerra, ha concesso, nel decorso anno scolastico 1926-27, **597** borse di studio per l'importo complessivo di lire **425.340**.

Giusta il proprio Statuto, la fondazione potendo anche far luogo al ricovero in speciali luoghi di cura di fanciulli affetti da malattie costituzionali, ha provveduto al collocamento in adatti Istituti ospitalieri di tre orfani con una spesa complessiva di lire **3.940**.

Il patrimonio della fondazione, destinato ad esaurirsi col compimento degli scopi per i quali essa fu istituita, al 30 giugno 1927 era costituito da titoli per un valore nominale di lire **2.097.000** di cui lire **1.000.000** in buoni del tesoro quinquennali.

Si aveva inoltre in numerario la somma di lire **105.410,33**, quale saldo attivo dei conti correnti esistenti presso la Banca d'Italia e la Cassa Depositi e Prestiti.

La Fondazione aveva al 30 giugno 1927 un debito verso le ferrovie dello Stato di lire **200.000** temporaneamente anticipate in attesa di alienazione di titoli.

15. **Fondazione « Vittorio Emanuele III ».** — La fondazione « Vittorio Emanuele III » iniziando lo svolgimento del suo benefico programma, ha provveduto, durante la stagione estiva 1926, ad inviare al mare ed ai monti **528** fanciulli orfani e figli di ferrovieri dello Stato (e cioè tutti i richiedenti) organizzando 7 colonie marine per 432 fanciulli ad Anzio (Roma), Mondello (Palermo), S. Benedetto del Tronto (Ascoli P.), Ventimiglia (Imperia), Monterosso (Spezia), Sapri (Salerno), e 4 colonie montane per 96 fanciulli ad Andrate (Torino), Coldirodi (Imperia), Veroli (Frosinone), e Montepulciano (Siena), della durata di circa 40 giorni ognuna.

I risultati sono stati oltremodo soddisfacenti. La spesa è ammontata a lire **198.499,24**, e poichè la somma disponibile era di lire 275.000, si è ottenuto un avanzo di lire 85.500,76 andato in aumento della somma a disposizione per le colonie estive del 1927.

Il patrimonio al 30 giugno 1927 era costituito da titoli al 5 % per un valore nominale di lire **875.700** oltre a lire **113.385,52** in numerario, quale saldo attivo dei conti correnti esistenti presso la Banca d'Italia e la Cassa Depositi e Prestiti.

16. **Mutui al personale.** — Nell'anno finanziario 1926-27 i mutui o prestiti contratti dal personale contro cessione dello stipendio, sia con l'Amministrazione, sui capitali del fondo pensioni e sussidi di cui all'art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, sia con gli istituti di credito e di previdenza autorizzati dall'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, furono complessivamente **22.734**, con un aumento di **1.710** in confronto dell'anno precedente.

I mutui concessi dall'Amministrazione sono difatti aumentati da **12.724** a **17.255**.

Le cessioni contratte con gli istituti di credito su nominati sono invece diminuite da **8.300** a **5.479**.

L'aumento dei mutui è stato reso possibile da maggiori disponibilità, avutesi nel decorso esercizio e costituite principalmente dal residuo di lire **23.151.543,13** dell'esercizio precedente. Sommato difatti questo residuo con l'importo degli introiti in conto capitale, accertati in lire **73.458.806,12** risulta un totale di lire **96.610.349,25**, rappresentante l'ammontare dei fondi che si ebbero a disposizione per la gestione 1926-27.

Nella liquidazione dei 17.255 mutui come sopra approvati, furono effettivamente impiegate lire **94.148.660,68** in ragione di lire 5.456 per ciascun mutuo e la differenza di lire 2.461.688,57 rappresenta il residuo disponibile per il nuovo esercizio 1927-28.

L'affluenza delle domande tuttavia è stata di gran lunga superiore alle disponibilità ; e perciò la distribuzione dei mutui è stata fatta con le norme e i criteri prescritti dalla circolare n. 23 pubblicata nel *Bollettino Ufficiale* n. 27, 1927, dando cioè la preferenza alle domande giustificate da gravi o urgenti motivi.

L'avanzo della gestione, costituito dalla differenza fra gl'interessi riscossi sulle somme mutate e quelli corrisposti al fondo pensioni sui capitali da esso somministrati, risulta accertato nella somma di lire **1.852.366,30**, che è stata integralmente accreditata al fondo di garanzia a sensi dell'articolo 48 del regolamento 29 luglio 1914, n. 850.

Per quanto riguarda le cessioni contratte con gli altri istituti di credito, la su accennata diminuzione di operazioni evidentemente non è conseguenza di minor affluenza di domande, ma deve piuttosto ritenersi determinata da restrizioni o sospensioni verificatesi in questo campo del credito.

Se ne ha conferma nello squilibrio che riscontrasi fra le domande presentate dal personale per la concessione del prescritto « nulla-osta » preventivo, in numero di circa **11.000**, e le cessioni effettivamente stipulate, in numero di **5.479** solamente. D'altra parte risulta in fatto che da alcuni istituti sono state limitate o sospese le operazioni: così, per esempio, la Cassa di Risparmio di Torino, che nel 1925-26 accettò 583 cessioni, nel 1926-27 ne ha accettate soltanto 16 al principio dell'anno e poi ha sospeso del tutto.

Fra gli istituti, con cui il personale ha compiuto operazioni, sono da segnalarsi:

la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde con **1.524** cessioni, al tasso del 5,50 %, di cui **448** decennali, e **1.076** quinquennali;

la Cassa nazionale dei ferrovieri (per conto e con capitali dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni) con **1.610** cessioni, al tasso del 6,50 %, di cui **1.130** decennali e **480** quinquennali, nonché **22** in proprio, di cui **2** decennali;

la Cassa di Risparmio di Verona con **419**, di cui **192** decennali e **227** quinquennali, al tasso del 6,50 %.

Seguono altre Casse di Risparmio e alcuni Monti di Pietà con **1.169** cessioni (decennali **172**, quinquennali **997**) a tassi del 7-7,50 e 8-8,50 %; e alcune cooperative di credito fra ferrovieri con **59**, di cui **9** soltanto decennali.

Le rimanenti **676**, stipulate con ordinari istituti di credito e specialmente con alcune banche minori con sede in piccoli centri, sono quelle che risultano più onerose per il personale, non tanto per il tasso dell'interesse, che varia dal 6 al 9 %, quanto piuttosto per spese e provvigioni, di cui per lo più sono gravate per opera di intermediari, talvolta in misura usuraria. È da sperare tuttavia che per maggior esperienza e prudenza del personale il numero, già limitato, di tali operazioni continui a scemare fino ad eliminazione.

Queste ultime 676 cessioni, eccettuate due, sono tutte quinquennali. In totale quindi risultano **1.955** cessioni decennali e **3.524** quinquennali.

17. Fondo di garanzia per le cessioni. — I risultati finanziari della gestione del fondo per l'esercizio 1926-27 si riassumono nelle cifre seguenti :

Entrata :

contributi del personale, riscossioni di crediti, interessi
sul fondo depositato alla Cassa Depositi e Prestiti e
avanzo della Gestione Mutui lire **13.769.237,71**

Spesa :

prelevamenti per pagamenti agli enti cessionari, rimborsi
di contributi, spese di amministrazione » **8.945.110,78**

AVANZO..... lire **4.824.126,93**

Nel titolo dei crediti esigibili, che al 30 giugno 1926 ammontava a lire 20.512.370.07, si è verificata una diminuzione di lire **1.696.691,45**, conseguenza di notevole incremento nella riscossione dei crediti del fondo.

La consistenza del patrimonio al 30 giugno 1927 risulta pertanto costituita da lire **18.815.678,62**, importo dei crediti suddetti, e da lire **18.629.286,64**, importo del fondo investito presso la Cassa Depositi e Prestiti e, per una piccola parte, in mutui edilizi, nonchè dei residui che rimangono da investire : in totale lire **37.444.965,26** con un aumento di lire **4.960.583,72** in confronto del patrimonio di lire 32.484.431,54 accertato al 30 giugno 1926.

Il fondo di garanzia adunque, superato il breve periodo dei disavanzi causati dall'onere straordinario degli esoneri deliberati in virtù dei RR. decreti n. 143 e 153, e raggiunto il pareggio con le proprie entrate ordinarie, ha ripreso nel decorso esercizio il suo normale funzionamento e si avvia di nuovo a progressivo costante incremento.

18. Case economiche per i ferrovieri. — Coi fondi assegnati alla gestione delle case economiche per i ferrovieri al tasso del 3,75 % con le leggi 14 luglio 1907, n. 553, (30 milioni) e 19 giugno 1913, n. 641, (50 milioni) e col R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2350, (30 milioni) convertito nella legge 5 ottobre 1920, n. 1432, risultano ultimati ed abitati al 30 giugno 1927, **6.374** alloggi comprendenti complessivamente 19.634 vani utili, in 50 località, come è specificato qui appresso :

Torino 435 alloggi con 1.125 vani, Savona 57 alloggi con 143 vani, Milano 339 alloggi con 876 vani, Domodossola 44 alloggi con 113 vani, Voghera 16 alloggi con 40 vani, Lecco 47 alloggi con 132 vani, Venezia 134 alloggi con 431 vani, Mestre 466 alloggi con 1.560 vani, Vicenza 165 alloggi con 542 vani, Verona 46 alloggi con 138 vani, Treviso 18 alloggi con 80 vani, Padova 48 alloggi con 168 vani, Genova 128 alloggi con 372 vani, Genova Rivarolo 31 alloggi con 77 vani,

Genova Sampierdarena 215 alloggi con 646 vani, Bologna 192 alloggi con 655 vani, Rimini 85 alloggi con 278 vani, Parma 48 alloggi con 168 vani, Firenze 198 alloggi con 496 vani, Livorno 154 alloggi con 408 vani, Spezia 37 alloggi con 105 vani, Grosseto 76 alloggi con 244 vani, Pontremoli 16 alloggi con 62 vani, Ancona 136 alloggi con 433 vani, Falconara 56 alloggi con 189 vani, Fabriano 12 alloggi con 44 vani, Foligno 96 alloggi con 330 vani, Termoli 42 alloggi con 126 vani, Termoli 24 alloggi con 84 vani, S. Severo 12 alloggi con 40 vani, Roma 1.453 alloggi con 4.471 vani, Velletri 25 alloggi con 87 vani, Civitavecchia 195 alloggi con 246 vani, Sulmona 90 alloggi con 262 vani, Napoli 356 alloggi con 1.086 vani, Portici 15 alloggi con 55 vani, Torre Annunziata 20 alloggi con 50 vani, Campobasso 24 alloggi con 108 vani, Benevento 40 alloggi con 180 vani, Salerno 50 alloggi con 145 vani, Avellino 20 alloggi con 50 vani, Bari 120 alloggi con 391 vani, Barletta 56 alloggi con 186 vani, Foggia 128 alloggi con 377 vani, Catanzaro 60 alloggi con 180 vani, Cosenza 68 alloggi con 216 vani, Paola 56 alloggi con 180 vani, Palermo 150 alloggi con 622 vani, Caltanissetta 36 alloggi con 129 vani.

Per una parte dei fondi sopra indicati (circa 52 milioni) l'Amministrazione contribuisce nel pagamento degli interessi con la quota del 2,50 %.

Su 30 milioni di tali fondi contribuisce pure lo Stato con la quota del 0,25 % nel pagamento degli interessi.

Successivamente, con R. decreto-legge 3 settembre 1925, n. 1647, furono assegnati alla gestione anzidetta, al tasso del 5 %, altri 52 milioni per la costruzione di 833 alloggi costituiti da 3.101 vani in 29 località dei quali 82 alloggi con 299 vani già abitati, come è specificato qui appresso:

Torino 55 alloggi con 187 vani, Milano 51 alloggi con 200 vani, Castelfranco Veneto 4 alloggi con 16 vani, Bassano 6 alloggi con 24 vani, Bolzano 35 alloggi con 115 vani, Tarvisio 10 alloggi con 39 vani, Prestrane M. 18 alloggi con 60 vani, Portogruaro 10 alloggi con 39 vani, Trieste 60 alloggi con 200 vani, Udine 18 alloggi con 69 vani, Genova 56 alloggi con 261 vani, Bologna 32 alloggi con 124 vani, Ferrara 16 alloggi con 64 vani, Parma 16 alloggi con 56 vani, Firenze 24 alloggi con 80 vani, Pisa 12 alloggi con 42 vani, Spezia 16 alloggi con 56 vani, Foligno 21 alloggi con 96 vani, Ancona 25 alloggi con 115 vani, Orte 41 alloggi con 138 vani, Portici 42 alloggi con 151 vani, Salerno 20 alloggi con 75 vani, Napoli 30 alloggi con 105 vani, Foggia 75 alloggi con 303 vani, Lecce 30 alloggi con 108 vani, Brindisi 15 alloggi con 48 vani, Taranto 32 alloggi con 112 vani, Reggio Calabria 18 alloggi con 70 vani, Cotrone 8 alloggi con 28 vani, Caltanissetta 16 alloggi con 148 vani, Cagliari 37 alloggi con 146 vani, Sassari 41 alloggi con 129 vani.

Coi fondi assegnati al tasso del 5,50 % con R. decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, si prevede la costruzione di oltre 1.600 alloggi con circa 600 vani in 53 località e per i quali è in corso l'allestimento dei relativi progetti.

Le somme complessivamente stanziata a tutto il 30 giugno 1927 per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri, ammontarono a 242 milioni (v. Capo IV pag. 66), gli impegni di spesa autorizzati a lire 154.887.188,42 e le somme erogate a lire 116.076.958,96.

In corrispondenza di tali erogazioni le somme mutate dal fondo pensioni e sussidi ammontano a milioni 117.

Le entrate e le spese della gestione delle case economiche per l'esercizio 1926-27 furono le seguenti:

	<u>Entrate</u>	<u>Spese</u>
Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case già abitate.		lire 2.474.663,62
Imposte e sovrimposte		» 32.787,90
Spese d'amministrazione, custodia e diverse		» 531.974,32
Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile		» 729.183,12
Manutenzione ordinaria.....		» 1.885.283,70
Manutenzione straordinaria.....		» 456.210,79
Premi per la buona conservazione dei fabbricati		» 54.509,69
Somme riscosse per affitti	lire 6.177.643,46	
Proventi diversi	» 267.441,60	
Versamenti alla Cassa Depositi e Prestiti per la costituzione del fondo di riserva per temporanee esenzioni di imposte e sovrimposte		» 153.479,73
sommano a	lire 6.445.085,06	» 6.318.092,87
donde un avanzo di		» 126.992,19
		lire 6.445.085,06
Le somme ammortizzate a tutto il 30 giugno 1927 ascendono a		lire 4.677.432,85
mentre quelle da ammortizzare a.....		» 112.322.567,15
	TOTALE.....	lire 117.000.000 —
Il fondo di riserva costituito per temporanee esenzioni d'imposte e sovrimposte e per eccedenze attive dei bilanci che al 30 giugno 1926 ascendeva complessivamente a		lire 1.546.442,82
è salito, a seguito del versamento dell'avanzo della gestione e degli importi da accantonarsi per temporanee esenzioni d'imposte e sovrimposte, a.....	lire 1.826.914,74	
così ripartite :		
a) per eccedenze attive dei bilanci..	» 559.325,41	
b) per temporanee esenzioni d'imposte e sovrimposte	» 1.267.589,33	» 1.826.914,74

19. **Mutui a cooperative edilizie ferroviarie.** — Essendo cessata, in base al R. decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1765, la facoltà di concedere mutui a Cooperative edilizie ferroviarie, i fondi concessi per costruzione di case economiche a favore di cooperative edilizie ferroviarie, (esclusa la « Cesare Battisti » di Trento direttamente finanziata dal Ministero delle finanze per lire **14.828.710,50**), rimasero fermi nella cifra di lire **495.695.000** indicata nella relazione del precedente esercizio.

Alle indicate somme, non ancora completamente erogate, vanno aggiunte lire 9.224.784,23, corrispondenti agli interessi passivi maturati sulle somme erogate e che vanno capitalizzati in aumento ai mutui.

Sono stati emessi o sono in corso di emissione a favore delle Cooperative finanziate i decreti per la concessione del contributo statale nel pagamento degl'interessi, nella misura del 2,50 e del 2,75 per cento.

L'importo complessivo dei fondi stanziati come sopra, non essendo però riuscito sufficiente pel completo sviluppo dei programmi costruttivi dei vari sodalizi, alcuni di questi poterono provvedervi solo in parte ed altri dovettero lasciarsi in sospeso.

Al 30 giugno 1927 la situazione dei lavori delle cooperative edili ferroviarie era la seguente:

a) cooperative interamente finanziate (salvo lievi contributi dati, in taluni casi, dai soci), con le disponibilità della Cassa Depositi e Prestiti e con i fondi dell'Amministrazione ferroviaria e del Ministero delle finanze (Cooperativa Cesare Battisti di Trento).

Costruiti circa 4.980 alloggi con circa 26.900 vani utili, ivi compresa la cucina, esclusi gli accessori.

In corso di costruzione circa 90 alloggi con circa 500 vani utili;

b) cooperative finanziate per i terreni dalla Cassa Depositi e Prestiti e per le costruzioni da istituti privati di credito a ciò debitamente autorizzati.

Costruiti circa 80 alloggi con circa 450 vani utili.

In corso di costruzione circa 70 alloggi con circa 400 vani utili;

c) cooperative finanziate totalmente da istituti privati di credito a ciò debitamente autorizzati.

Costruiti 52 alloggi con circa 300 vani utili.

Al 30 giugno 1927 era poi stato ultimato il collaudo e determinato il costo definitivo per 1.002 alloggi di 25 delle cooperative di cui al comma a), per 12 alloggi di una delle cooperative di cui al comma b) e per 52 alloggi delle cooperative di cui al comma c), ed era in corso il collaudo per buona parte degli altri alloggi costruiti.

Complessivamente al 30 giugno 1927 erano state erogate in conto dei mutui autorizzati dalla Cassa Depositi e Prestiti, dall'Amministrazione ferroviaria e dal Ministero delle finanze, le seguenti somme comprendenti gl'interessi 1,25 % e la quota di spese d'amministrazione 0,10 %.

Per mutui con disponibilità della Cassa Depositi e Prestiti.....	lire	313.622.245,00
Per mutui coi fondi della gestione pensioni e sussidi del personale delle ferrovie dello Stato	»	148.546.820,85
Per mutui di cui al R. decreto 10 maggio 1923, n. 1224	»	8.423.490,08
Per mutui di cui al R. decreto 10 settembre 1923, n. 2118.....	»	10.051.417,21
Per mutui coi fondi del Ministero delle finanze.....	»	14.541.895,17
Con le disponibilità del fondo di garanzia cessione stipendi del personale delle ferrovie dello Stato e quindi in totale.....	»	886.458,62
		<hr/>
TOTALE.....	lire	<u>496.072.326,93</u>

Alla data suddetta risultava poi iniziato l'ammortamento per un importo complessivo di lire **435.892.628,63** di cui :

Sui mutui accordati dalla Cassa Depositi e Prestiti.....	lire	265.858.579,20
Sui mutui accordati dall'Amministrazione ferroviaria con i fondi della gestione pensioni e sussidi del personale delle ferrovie dello Stato.....	»	139.699.118,50
Sui mutui accordati sui fondi di cui al R. decreto 10 maggio 1923, n. 1224.....	»	7.465.131,50
Sui mutui accordati sui fondi di cui al R. decreto 10 settembre 1923, n. 2118.....	»	7.946.999,43
Sulle disponibilità del fondo di garanzia cessioni stipendi del personale delle ferrovie dello Stato	»	948.500,00
Sui fondi forniti direttamente dal Ministero delle finanze alla Cooperativa « Cesare Battisti » di Trento.....	»	13.974.300,00
		<hr/>
TOTALE.....	lire	<u>435.892.628,63</u>

oltre a lire 8.110.000 sui fondi mutuati da istituti privati di credito.

Restava quindi da porre in ammortamento una somma di circa 61 milioni di lire corrispondente al valore degli alloggi in corso di ultimazione.

CAPO IV.

LINEE ED IMPIANTI.

LUNGHEZZA DELLA RETE.

1. **Lunghezza reale della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato.** — La lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento normale in territorio italiano ed estero esercitate dallo Stato era, al 30 giugno 1926, di km. 15.771,324 di cui chilometri 15.759,754 in territorio italiano e km. 11,570 in territorio estero.

Durante l'esercizio 1926-27 detta rete si accrebbe complessivamente di km. 8,128 in seguito all'attivazione dei tronchi da Monteleone Porto S. Venere al porto (chilometri 1,416), da Torino Dora a Torino Vanchiglia (km. 5,206) e da Napoli P. Garibaldi a Napoli via Gianturco (km. 1,506), attivazioni avvenute rispettivamente il 15 agosto 1926, il 22 novembre 1926 e il 12 maggio 1927. La rete subì, per contro, una diminuzione di km. 6,853 dovuta a modificazioni fra i raccordi e le diramazioni delle stazioni di Firenze. In tal modo la lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento normale, esercitate dallo Stato, risultò al 30 giugno 1927 di km. **15.772,599.**

La lunghezza complessiva dei tratti a doppio binario, che al 30 giugno 1926 era di km. 3.722,288, risultò, al 30 giugno 1927, di km. **3.738,628** in seguito all'attivazione del doppio binario sui tratti Salerno-Pontecagnano (km. 9,623) avvenuta il 1° luglio 1926, e Bari-S. Spirito Bitonto (km. 11,543) avvenuta il 20 maggio 1927, all'apertura del tratto di cui sopra si è fatto cenno, Napoli P. Garibaldi-Napoli via Gianturco (km. 1,506) e alla diminuzione di km. 6,332 per le modificazioni avvenute il 7 marzo 1926 fra i raccordi e le diramazioni delle stazioni di Firenze.

2. **Lunghezza media della rete a scartamento normale esercitata dalle ferrovie dello Stato.** — La lunghezza media della rete esercitata dalle ferrovie dello Stato, durante l'esercizio 1926-27, tenendo cioè conto delle date di apertura dei nuovi tronchi, risultò di km. **15.763,426.**

3. **Lunghezza delle linee di confine esercitate da Amministrazioni estere.** — I tratti di linee di confine di proprietà dello Stato, ma esercitati da Amministrazioni ferroviarie estere, al 30 giugno 1927, misuravano in complesso km. **76,452**, di cui km. **36,550** a doppio binario (v. allegato n. 8).

4. **Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto.** — Al 30 giugno 1926 la lunghezza reale della rete a scartamento ridotto esercitata dalle ferrovie dello Stato era di km. **726,191**, e tale rimase anche al 30 giugno 1927 perchè durante l'esercizio 1926-27 non si ebbero variazioni nella consistenza di detta rete. La rete stessa è costituita da un gruppo di linee della Sicilia dello sviluppo complessivo di km. **461,814** e da linee situate nelle nuove provincie dello sviluppo complessivo di km. **264,377**.

5. **Lunghezza totale delle linee.** — La lunghezza totale reale delle linee a scartamento normale e ridotto esercitate dalle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1927 risultò pertanto di km. **16.498,790** e la lunghezza media esercitata durante il 1926-27 risultò di km. **16.489,617**.

6. **Linee di navigazione attraverso lo stretto di Messina.** — Queste linee misuravano complessivamente al 30 giugno 1927 km. **23**, così ripartite:

Reggio Calabria Marittima-Messina Marittima, km. 15 ;

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

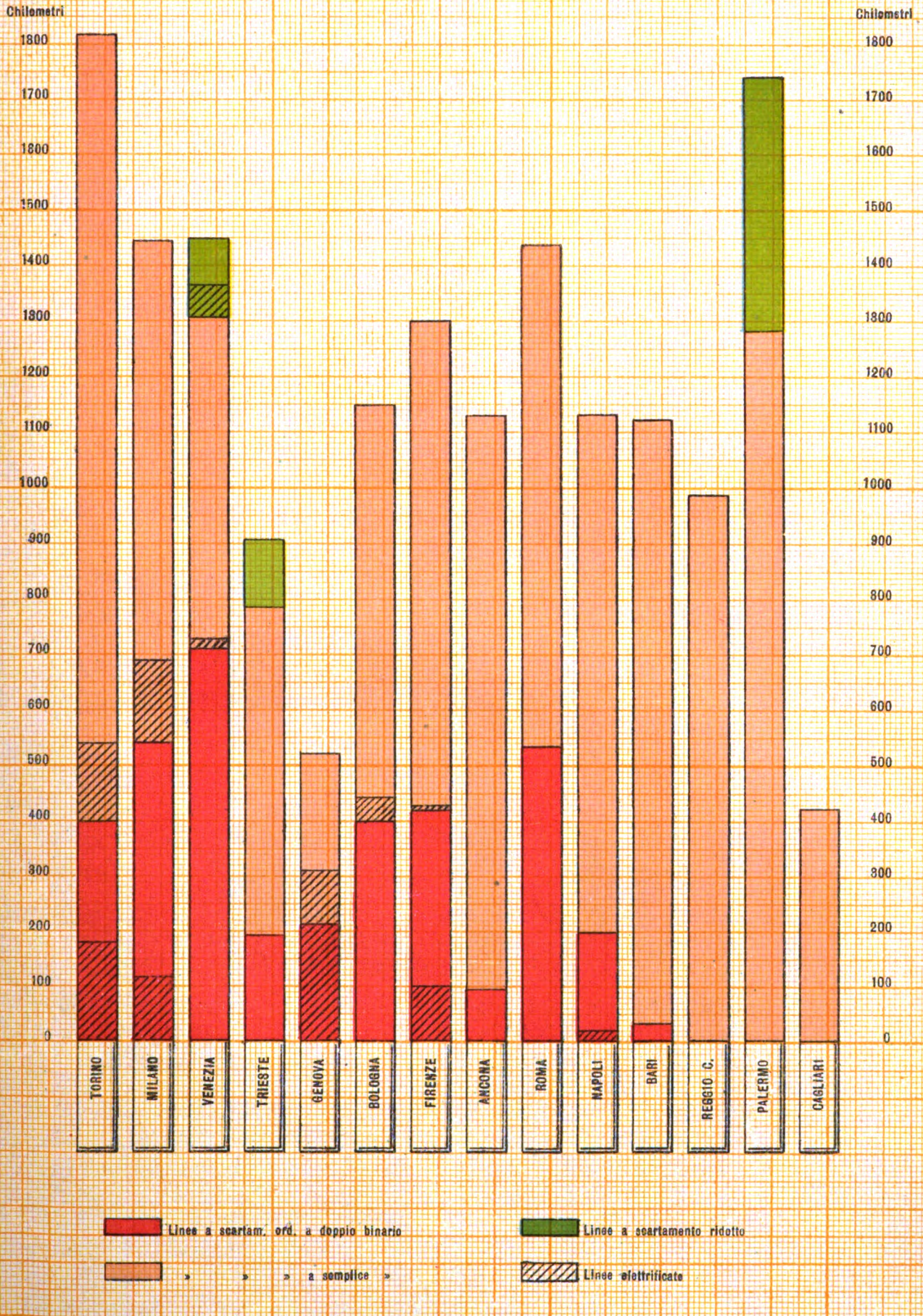
SORVEGLIANZA DELLE LINEE.

7. **Sistemazione del servizio di vigilanza.** — Durante l'esercizio 1926-27 il servizio di vigilanza mediante guardalinea non ebbe a subire variazioni di sorta dando sempre ottimo risultato.

Tale servizio risulta esteso a quasi tutta la rete, rimanendone tuttora escluse solo le linee della Sardegna, le secondarie sicule e alcuni tratti di altre linee della rete per l'estesa di circa un centinaio di chilometri.

8. **Passaggi a livello.** — Continuando ancora nello sviluppo del programma di sistemazione dei passaggi a livello in applicazione del R. decreto n. 1608 del 7 novembre 1920, vennero, durante l'esercizio 1926-27, lasciati aperti ed incustoditi altri **86** passaggi a livello di cui 65 nelle provincie oltre il vecchio confine. In seguito però ai risultati degli studi fatti da apposita Commissione ministeriale incaricata della revisione delle condizioni dei passaggi a livello aperti ed incustoditi, si ritenne opportuno di ripristinare la chiusura ad altri **438** passaggi a livello per alcuni dei quali vennero applicate sbarre manovrabili a distanza, per altri fu ripristinato il presenziamento a mezzo di personale di organico o di assuntori, per altri infine si provvide a consegnarli agli utenti.

Lunghezza della Rete esercitata per Compartimento



In dipendenza di detti provvedimenti il numero complessivo dei passaggi a livello aperti ed incustoditi di tutta la rete dello Stato risultò, al 30 giugno 1927, di **8.693** comprendendo, in tale cifra, **1.810** passaggi a livello aperti ed incustoditi sulle linee oltre il vecchio confine e **596** sulle secondarie sicule a scartamento ridotto.

Per molti passaggi a livello aperti ed incustoditi si è continuato a provvedere per la sistemazione della viabilità in modo da aumentare l'angolo della visibilità dalla strada ordinaria, sopprimendo anche i tratti di siepi e muretti che ostacolavano la visuale e sostituendoli, dove occorreva, con paletti e ferro spinato.

Si è continuata anche la sostituzione di tabelle di avviso di vecchio tipo con quelle di tipo normale, effettuando anche l'impianto di altre tabelle e cartelli del Touring Club.

Sono stati inoltre impiantati, o sono in corso d'impianto, a titolo di esperimento, **44** segnalatori automatici tipo wig-wag contro 35 dello scorso esercizio.

Il quantitativo dei passaggi a livello, consegnati agli utenti in base alla legge n. 272 del 30 giugno 1906 fu, durante l'esercizio 1926-27, di altri **344**, in modo che il loro numero complessivo risultò, al 30 giugno 1927, di **4.464**, di cui **72** sulle linee oltre il vecchio confine e **46** sulle linee secondarie sicule.

I passaggi a livello ai quali vennero, durante l'anno, applicate sbarre manovrabili a distanza furono **349** con che il loro quantitativo risultò, al 30 giugno 1927, di **2.798** compresi **474** delle linee oltre il vecchio confine e **15** delle secondarie sicule.

Durante l'esercizio 1926-27 vennero soppressi **37** passaggi a livello, parte, in seguito a trattative con gli Enti interessati e col loro contributo, parte, in dipendenza di lavori eseguiti lungo le linee e nelle stazioni per modificazioni e riordinamento degli impianti.

In sostituzione di una parte dei passaggi a livello soppressi venne provveduto alla costruzione di **3** cavalcavia, **2** sottovia, **8** deviazioni di strade.

Al 30 giugno 1927 erano inoltre in corso lavori per rendere possibile la soppressione di altri **34** passaggi a livello da sostituirsi con **4** cavalcavia, **8** sottovia e **6** deviazioni di strade.

Alla stessa data erano poi in corso trattative con gli Enti interessati per la soppressione di **58** passaggi a livello.

Nell'esercizio 1926-27 venne ancora estesa la custodia di passaggi a livello a mezzo di assuntori e assuntrici in modo che il numero complessivo di essi risultò, al 30 giugno 1927, di **617** oltre a **84** che sono custoditi da assuntrici per le sole ore diurne, mentre nelle ore notturne continua ad essere provveduto a mezzo di personale d'organico.

A maggiore chiarimento si riporta qui appresso il prospetto della situazione numerica dei passaggi a livello al 30 giugno 1927 avvertendo che gli 84 passaggi a livello di cui sopra vengono fatti figurare nel numero di quelli presenziati da personale d'organico :

CATEGORIE DEI PASSAGGIO A LIVELLO	Al 30 giugno 1927			
	P. L. dentro il vecchio confine	P. L. oltre il vecchio confine	P. L. secondarie sicule	Totale
Presenziati da personale d'organico dei Lavori	1.984	54	18	2.056
Presenziati da personale d'organico del Movimento	550	7	2	559
Presenziati da assuntori dei Lavori	519	96	2	617
Presenziati da assuntori del Movimento	82	14	—	96
Aperti ed incustoditi	6.287	1.810	596	8.693
In consegna agli utenti	4.346	72	46	4.464
Muniti di sbarre manovrabili a distanza	2.309	474	15	2.798
Muniti di girandole	387	2	—	389
Totale	16.464	2.529	679	19.672

9. **Visite alla linea.** — Le visite alla linea sono state mantenute senza inconvenienti sempre nei limiti di due giornaliere per le linee importanti e di una per le altre. Si è continuato ad estendere il provvedimento della soppressione della visita del guardiano durante il riposo settimanale, facendo coincidere la soppressione stessa colla visita del capo squadra al proprio cantone.

Con detto provvedimento si sono risparmiate **54.894** giornate da cantoniere con una economia di circa lire **1.900.000**.

10. **Soppressione del servizio di vigilanza notturna ai segnali fissi.** — La graduale estensione del provvedimento della soppressione della vigilanza notturna dei segnali fissi è stata continuata nell'esercizio 1926-27 sempre compatibilmente colla sicurezza dell'esercizio.

Il provvedimento stesso ha fatto conseguire dopo l'anno 1924 l'economia di **217** agenti e di circa lire **2.500.000** nella spesa.

Il citato provvedimento potrà essere attuato per tutti i segnali della rete, tranne pochissime eccezioni, quando i segnali stessi verranno illuminati elettricamente, ciò che si effettuerà gradualmente a cominciare dai segnali invisibili dalle stazioni e su linee importanti.

11. Soppressione del servizio domenicale di un cantoniere per ogni squadra. —

Nell'esercizio 1926-27 venne ancora esteso il provvedimento col quale la chiamata eventuale delle squadre nei giorni di domenica viene fatta dal personale delle stazioni interessate, anzichè da apposito cantoniere.

Il provvedimento ha fatto conseguire, dopo l'anno 1926, l'economia di **108.892** giornate da cantoniere con un risparmio di circa lire **3.500.000**.

12. Servizio di sorveglianza sulle linee della Sardegna e sulle secondarie sicule. —

Il servizio di vigilanza non ha subito modificazioni di sorta continuando la visita alla linea a mezzo di cantonieri prima o dopo il lavoro alla squadra.

13. Economia di personale. — Coi diversi provvedimenti elencati sopra si ottenne, durante l'esercizio 1926-27, una riduzione nel personale di vigilanza di **250** guardiani e **270** guardabarriere.

In base pertanto ai provvedimenti che l'Amministrazione ha adottato dal 1920 in poi si sono potuti economizzare complessivamente **5.526** guardiani e **6.029** guardabarriere con una minore spesa di circa **84** milioni, oltre l'economia di circa altre **5.400.000** lire conseguite con i provvedimenti di cui ai punti 9 e 11.

MANUTENZIONE ORDINARIA DELLE LINEE E DEI FABBRICATI.

14. Spese. — Per la manutenzione ordinaria della intera rete a scartamento normale era stata assegnata, in base alla legge n. 1061 del 25 giugno 1926, la somma di lire 163.000.000, aumentata poi a lire **224.000.000** col decreto-legge 16 giugno 1927, n. 972.

Per la rete a scartamento ridotto della Sicilia, con gli stessi provvedimenti legislativi era stata assegnata la somma di lire 1.400.000, di poi aumentata a lire **3.500.000**.

La spesa effettivamente consunta, durante l'esercizio 1926-27 per la rete a scartamento normale e ridotto, ascese a lire **247.530.000**, con una eccedenza quindi di circa milioni 20 rispetto agli assegni di bilancio e di milioni 74,5 rispetto alla somma spesa nell'esercizio precedente.

Mentre in confronto di queste ultime, sono rimaste pressochè stazionarie le spese di manutenzione dei fabbricati, e di poco aumentate quelle per la manutenzione del corpo stradale, ponti, gallerie, meccanismi fissi, condotte d'acqua, impianti telegrafonici, segnali, ecc., sono invece notevolmente aumentate quelle

per la manutenzione degli impianti di elettrificazione, dato il crescente sviluppo dei tratti di linea elettrificati, e, più che tutte, le spese per lavori d'armamento affidati a cottimo, per la massicciata, e per la sostituzione di traverse, in relazione con l'impulso dato, durante l'esercizio, ai lavori di sistemazione dell'armamento.

15. Revisione dell'armamento. — Nella prima metà dell'esercizio 1926-27 i lavori della revisione generale all'armamento procedettero a rilento a causa della deficienza di traverse. Nella seconda metà invece, essendo state fornite traverse in numero sufficiente, i lavori di revisione poterono essere intensificati.

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

Complessivamente vennero revisionati i 7/8 circa dello sviluppo stabilito dal programma ossia ml. **8.128.755** di binario, dei quali ml. **5.907.509** in economia col personale delle squadre e ml. **2.221.246** mediante appalti per cottimi.

La spesa media per metro lineare fu di circa lire **6,22** per la revisione data in appalto e di lire **7,33** per la revisione eseguita in economia dal personale delle squadre.

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

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

Impiego di mezzi meccanici. — Anche nell'esercizio 1926-27 venne adottato il sistema della rinalzata meccanica delle traverse con utensili pneumatici serviti da gruppi benzo-compressori. Come si è fatto presente nella relazione dello scorso anno, la rinalzata meccanica delle traverse con utensili pneumatici può considerarsi ormai una lavorazione di uso corrente.

In particolare la sezione lavori di Pescara ha eseguito la revisione delle sue linee con tale sistema, ottenendo risultati assai soddisfacenti come intensificazione di lavoro, come esecuzione della rinalzata e come esecuzione di lavori accessori con mezzi meccanici quali foratura delle traverse ed avvitatura di caviglie.

La media delle traverse rinalzate è stata di circa 90 all'ora e l'avanzamento medio giornaliero di revisione per uomo ha raggiunto circa m. 7, con un ricambio

di materiali di circa il 15% che è appunto il ricambio normale che si verifica durante la revisione delle linee.

In analoghe condizioni l'avanzamento medio giornaliero di revisione per uomo con metodi ordinari, sarebbe stato certamente inferiore ai metri 4.

16. Risanamento della massiciata. — Nell'esercizio 1926-27, sulle linee della intera rete venne provveduto per ogni singolo compartimento al risanamento ed al ricarica della massiciata per i seguenti sviluppi di binario:

COMPARTIMENTO	Risanamento binario ml.	Ricarichi binario ml.	Quantità di ghiaia impiegata mc.
Torino	48.681	18.138	43.150
Milano	102.658	29.432	62.135
Venezia	51.955	94.506	61.218
Trieste	55.800	51.990	62.324
Genova	18.117	26.627	23.760
Bologna.	131.121	98.386	49.939
Firenze	79.608	38.079	50.545
Ancona	28.663	24.393	29.178
Roma	231.080	134.460	236.312
Napoli	85.535	63.342	70.087
Bari	13.638	114.130	29.115
Reggio Calabria.	48.410	16.207	50.710
Palermo.	74.803	101.688	96.231
Delegazione Cagliari.	—	850	84
TOTALE			
{ 1926-27	970.069	812.228	864.788
{ 1925-26	781.008	680.220	743.094

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

17. Impiego di cemento armato nella soprastruttura della via, pali, chiusura, ecc. — L'esperimento delle traverse in cemento armato del tipo 1918 non ha dato ancora risultati definitivi.

Prosegue l'esperimento delle longarine in cemento armato collegate da tiranti studiate dall'ing. Valeri, con le quali è stato armato un chilometro di piena via

sulla linea Orte-Chiusi e l'esperimento stesso viene esteso anche su linee di medio traffico e precisamente sulla linea Terontola-Foligno ed Empoli-Siena.

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

Come si è accennato nella relazione dello scorso anno è stato studiato dalla Amministrazione delle ferrovie un nuovo tipo di blocchetti in cemento armato, da impiegare nei parchi di manovra e sui binari secondari di stazione. Tali blocchetti sono in corso di costruzione ed in parte già posti in opera.

Si prevede con tali blocchetti di conseguire un forte risparmio di traverse di legno nei binari di secondaria importanza; non si hanno però ancora al riguardo elementi di giudizio definitivo.

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.

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

18. **Spese.** — Nell'esercizio 1926-27 furono approvate proposte di lavori diretti a riparare danni di forza maggiore, per un importo di lire **79.805.079,58**, salvo rivalsa verso amministrazioni pubbliche e verso privati per lire **2.571.250**.

Le spese consunte nell'esercizio per lavori approvati durante l'esercizio stesso ed in quelli precedenti, ammontano a circa lire **51.600.000**, in confronto di lire 29.500.000 circa spese nel 1925-26.

19. **Principali danni di forza maggiore.** — Durante l'esercizio 1926-27 si ebbero **130** casi di danni di forza maggiore dovuti a piene, inondazioni, mareggiate, alluvioni, cadute di massi, incendi, ecc. e, di essi, **43** furono causa d'interruzioni dell'esercizio.

Nell'elenco n. 1 riportato a pag. 86 e seguenti sono indicati i principali danni di forza maggiore avvenuti durante l'esercizio in parola ed i relativi lavori eseguiti o in corso di esecuzione in dipendenza dei danni medesimi.

Meritano particolare cenno i seguenti:

Mestre-Primolano: caduta massi e materiali detritici al km. 57,190 fra Bassano e Solagna, con svio treno 514 del 27 luglio 1926 (interruzione dell'esercizio dalle ore 20 del 27 luglio alle ore 8 del 28 luglio).

Ala-Brennero : abbattimento in conseguenza della piena del fiume Isarco dell'11 novembre 1926 di circa ml. 80 del muro di sostegno della sede ferroviaria al km. 167,550 fra le stazioni di Campodazzo e Ponte Isarco (interruzione dell'esercizio 2 giorni).

Bolzano-Malles : asportazione in seguito alla piena del fiume Adige del 1° novembre 1926 dell'argine ferroviario fra i km. 16,130-200 e fra i km. 23,515-540 fra le stazioni di Vilpiano Maia Bassa. Asportazione, sempre in conseguenza della piena suddetta, di una parte della scogliera al piede del muro di sostegno della ferrovia fra le stazioni di Bolzano e Ponte d'Adige (interruzione dell'esercizio 9 giorni).

Ala-Brennero : 31 gennaio 1927. Caduta sulla linea fra le stazioni di Calliano e Mattarello di una frana di grossi massi (interruzione dell'esercizio 9 ore).

Udine-Tarvisio-Fusine Laghi : danni causati dal ciclone del 22 e 23 novembre 1926 alla linea Tarvisio-Fusine Laghi (interruzione dell'esercizio 36 ore).

Borgo S. Lorenzo-Pontassieve : piena e disalveamento del fiume Sieve in seguito al nubifragio della notte fra il 21 ed il 22 novembre 1926 che provocarono la parziale rovina del ponte a travate metalliche in due luci di m. 35 ciascuna al km. 20,916 e l'asportazione del ponticello di luce m. 2,00 al km. 21,128 (interruzione dell'esercizio 20 giorni).

Lucca-Castelnuovo Garfagnana : fornello prodottosi nella galleria Coli durante l'esecuzione dei lavori di consolidamento, avvenuto il 26 aprile 1927 (interruzione dell'esercizio ore 75)

Rocchetta-Gioia del Colle : alluvione del 5 novembre 1926 alla sede stradale fra i km. 110,500 e 111,400 (interruzione dell'esercizio 3 giorni).

Lercara B.-Filaga-Magazzolo : scoscendimento sede stradale ai km. 18,28 e 36 (19 gennaio 1927) (interruzione dell'esercizio 2 giorni).

LAVORI SPECIALI SULLE LINEE IN DIPENDENZA DI MOVIMENTI TELLURICI.

20. **Spese.** — L'importo delle spese complessivamente erogate al 30 giugno 1927, a carico del fondo speciale assegnato dalla legge 13 luglio 1910, n. 466, per lavori in seguito a danni arrecati alle ferrovie dai movimenti tellurici è rimasto invariato in lire **26.190.690,41.**

Durante l'esercizio 1926-27 venne ultimata la costruzione dei nuovi fabbricati alloggi ad Arce, Isola Liri e Sora.

RINNOVAMENTO, RIFACIMENTO E RAFFORZAMENTO DEL BINARIO.

21. **Spese.** — Nell'esercizio 1926-27 per la sistemazione dell'armamento (rinnovamenti, rifacimenti e rafforzamenti) furono impegnate **in conto spese complementari** (parte ordinaria del bilancio) le seguenti somme :

a) per le linee a scartamento normale :

rinnovamenti	lire	101.707.934,93
rifacimenti	»	1.148.313,06
maggiori spese occorse per lavori precedentemente approvati.	»	936.718,18

b) per le linee a scartamento ridotto :

rinnovamenti	»	1.357.635,20
--------------------	---	---------------------

ed in **conto patrimoniale** per maggior valore del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi le seguenti somme :

c) per le linee a scartamento normale :

rinnovamenti	»	65.133.725,14
rifacimenti	»	379.240,27
rafforzamenti	»	5.205.500,00
maggiori spese occorse per lavori precedentemente approvati...	»	646.060,71

d) per le linee a scartamento ridotto :

rinnovamenti	»	864.400,00
--------------------	---	-------------------

Comlessivamente..... lire **177.379.527,49**

di cui lire **105.150.601,37** in conto spese complementari e lire **72.228.926,12** in conto patrimoniale.

La spesa effettivamente consunta nell'esercizio 1926-27 per i suddetti lavori, a carico delle approvazioni date nell'esercizio medesimo, ed in quelli precedenti, fu di lire **83.100.000** in conto spese complementari per rinnovamenti e rifacimenti di tratti continui e di circa lire **55.000.000** in conto patrimoniale per maggiore valore del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi, cioè in totale circa lire **138.100.000**.

22. **Programma generale di sistemazione degli armamenti.** — In base al programma generale di sistemazione degli armamenti dei binari a scartamento normale dell'intera rete, 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 1927, programma che è rappresentato dalla carta allegata, lo sviluppo dei binari (contando due volte i tratti a doppio binario) da sistemarsi e di quelli già sistemati al 30 giugno 1927 è il seguente :

binari da sistemarsi con i modelli pesanti ...	km. 9.698	di cui già sistemati	km. 5.396
binari armati con modelli da 34 a 36 kg. da rafforzarsi per esigenze della circolazione prima che abbiano raggiunto i limiti di logorio, e binari armati col mod. R. A. 36 S. all'atto della costruzione della linea	» 5.073	» » »	» 1.662
binari armati coi mod. di peso inferiore a 34 chilogrammi da sistemarsi con armamenti da 36 chilogrammi rafforzati	» 1.429	» » »	» 453
binari armati con mod. da 34 a 36 kg. da rafforzarsi in occasione di rinnovamento per raggiunto logorio	» 3.199	» » »	» 283
binari da mantenersi armati con mod. di peso inferiore a 34 kg.	» 72	» » »	» 72
Sviluppo totale dei binari computati come semplice binario	» 19.471	» » »	» 7.866

In base al programma succitato, furono autorizzati, nell'esercizio 1926-27 i lavori specificati nell'elenco n. 2 a pag. 104 per la sistemazione di ml. **1.063.760** complessivamente di binari di cui ml. **202.138** di rafforzamento e di **753** deviatoi.

I lavori eseguiti nel detto esercizio in base alle approvazioni date nell'esercizio stesso e in altri precedenti comprendono la sistemazione di ml. **1.305.904** complessivamente di binari di cui ml. **485.224** rafforzati e di **406** deviatoi come è particolareggiatamente indicato nell'elenco n. 3 a pagina 107.

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

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

A tal'uopo si approvò, durante l'esercizio 1926-27, la cospicua somma di lire **652.192.270** in « conto patrimoniale ed acquisto di stabili » compresa la somma di lire 47.249.605 da ricuperarsi verso altre amministrazioni pubbliche e private.

Detta somma si riferisce per lire 585.107.900 a lavori in genere, per lire 38.621.870 a lavori di elettrificazione e per lire 28.462.500 a provviste di materiali di esercizio in aumento di dotazione.

La spesa effettivamente consunta, durante l'esercizio 1926-27, pei lavori eseguiti in conto degli impegni presi nell'esercizio stesso ed in quelli precedenti fu

di lire **394.300.000** circa pei lavori in genere e di lire **113.300.000** circa pei lavori di elettrificazione.

Nell'esercizio precedente le spese consunte per gli stessi titoli furono rispettivamente lire 176.790.000 e lire 92.200.000.

24. Raddoppiamenti di binari. — Come si rileva dall'elenco n. 4 a pag. 112 durante l'esercizio 1926-27 sono stati ultimati ed aperti all'esercizio km. **21,166** di doppio binario; altri **17,325** chilometri sono stati ultimati ma non ancora attivati; altri **214,834** chilometri erano in corso di esecuzione ed altri 9,612, chilometri erano stati semplicemente approvati al 30 giugno 1927.

Le spese sostenute per i lavori eseguiti durante l'anno 1926-27 ammontano a circa lire **38.700.000**. Tali spese sono già comprese in quelle indicate al punto 23.

25. Nuovi lavori e miglioramenti eseguiti alle linee. — Nell'esercizio 1926-27 furono eseguiti notevoli lavori di sistemazione delle linee per un importo di circa lire **35.000.000**.

In tale somma sono compresi, oltre ai lavori eseguiti alle linee, anche parte di quelli elencati ai punti 26, 27 e 32. Quelli più importanti ultimati od ancora in corso al 30 giugno 1927, sono indicati nell'elenco n. 5 a pag. 116 e seguenti.

26. Opere d'arte in muratura e cemento armato. — La spesa incontrata per questo titolo, durante l'esercizio 1926-27, è compresa in parte nelle lire 35.000.000, indicate al punto 25 ed in parte nelle lire 12.000.000, indicate al punto 27.

Le dette opere ultimate durante il detto esercizio sono indicate nell'elenco n. 6 a pag. 126, mentre quelle ancora in corso al 30 giugno 1927 figurano nell'elenco n. 7 a pag. 132.

Qui di seguito si indicano i lavori di speciale importanza eseguiti nell'esercizio in parola o tuttora in corso al 30 giugno 1927.

Linea Torino-Modane: sostituzione con arco in muratura della travata metallica per doppio binario sulla Dora di Savoulx al km. 75,680. Ultimato.

Costruzione di un viadotto in muratura per doppio binario in sostituzione dell'attuale travata in ferro per semplice binario sul vallone di Comba Scura al km. 58,916 fra le stazioni di Chiomonte e di Salbertrand. In corso le murature delle pile.

Linea Torino-Genova: demolizione e ricostruzione dei volti centrali e sistemazione delle rampe di accesso ai cavalcavia km. 18,451, 23,395 e 27,952.

È pressochè ultimata la sistemazione del cavalcavia al km. 27,952. Demolizione porta militare del Dongione e cavalcavia al km. 90,579 e costruzione nuovo cavalcavia al km. 90,694. Quest'ultimo è stato ultimato da tempo, è in corso la demolizione del cavalcavia al km. 90,579.

Linea Castagnole-Asti-Mortara: riparazione ponte sul fiume Sesia al km. 76,255. Sono state consolidate 5 pile in base alla proposta suppletiva approvata il 25 novembre 1926. È in corso il consolidamento di altre 2 pile e della spalla destra in base alla proposta approvata in data 11 giugno 1927.

Linea Trieste C. M.-Piedicolle: ripristino del ponte di Salcano sull'Isonzo.

Durante l'anno è stata costruita la centina di sostegno del grande arco, completato l'arco stesso in conci di pietra da taglio, demoliti e asportati i legnami della centina, costruiti gli archetti minori, completati i rinfianchi e la cappa del volto.

Linea Battipaglia-Reggio C.: sostituzione della travata metallica a tre luci sul fiume Mingardo al km. 80,037 fra le stazioni di Centola e Celle Bulgheria, con un viadotto in muratura a 8 luci di m. 13,50 ciascuna. In corso di ultimazione i lavori inerenti alle fondazioni.

Sistemazione con un viadotto in muratura a 9 luci del ponte in ferro sul fiume Bussento al km. 93,282 fra le stazioni di Torre Orsaia e Policastro. Alla data del 30 giugno 1927 risultavano costruiti fino al piano d'imposta degli archi tutti i nuovi appoggi e si trovavano in corso di esecuzione le passerelle in legname necessarie per costituire gli accessi provvisori alla travata nella posizione in cui questa dovrà essere deviata per consentire la costruzione dei volti. Si prevede che la nuova opera sarà ultimata entro il 1927.

Costruzione di un viadotto in muratura a 8 luci di m. 14 ciascuna in sostituzione della travata metallica a tre luci sul Vallone Santa Caterina al km. 71,364, fra le stazioni di Pisciotta e S. Mauro la Bruca. Completate le fondazioni e rimosse le difficoltà che si opponevano ad una sollecita esecuzione dei lavori, questi potranno essere ultimati nel prossimo ottobre.

27. Ponti metallici. — Nell'esercizio 1926-27 si è continuato a dare un grande impulso all'opera iniziata nell'esercizio 1924-25 per un largo rinnovamento dei ponti metallici che non rispondevano alle attuali condizioni del parco locomotive. Durante l'esercizio furono approvate proposte per un importo complessivo di circa 50 milioni e furono ultimati lavori compresi in proposte approvate per importo complessivo di circa lire 12.500.000, nelle quali somme è compresa solo la sistemazione e sostituzione delle travate metalliche con altre pure metalliche.

L'importo dei lavori eseguiti durante l'esercizio fu di lire **12.000.000** circa, nella quale somma, oltre alla sistemazione delle travate metalliche con altre pure metalliche, è compresa la sostituzione delle travate metalliche con opere murarie elencate al punto 26.

I lavori ultimati e quelli in corso al 30 giugno 1927, risultano indicati negli elenchi n. 8 e n. 9 alle pag. 138 e 140.

Tra le più importanti travate ultimate durante il 1926-27, si citano quelle dei ponti sulla Dora di Cesana della linea Torino-Modane; sul torrente Mallero della linea Colico-Sondrio; sul fiume Adda della linea Codogno-Cremona; sul fiume Reno e su vari fossi e scoli lungo la linea Ferrara-Rimini; per cinque manufatti della linea Bologna-Verona; sul torrente Fersina della linea Ala-Brennero; sul fiume Piave della linea Mestre-Portogruaro; sul torrente Spotorno della linea Genova-Ventimiglia; sul torrente Foce della linea Avezzano-Sulmona; sul fiume Sele della linea Napoli-Potenza e sul torrente Amandolea della linea Metaponto-Reggio.

Fra i numerosi lavori in corso per la sistemazione di ponti, mantenendo la struttura metallica, si citano il ponte sulla Dora di Pont Ventoux della linea Torino-Modane; sul colatore Mortizza della Piacenza-Milano; le travate per ponti delle linee Colico-Chiavenna, Bologna-

Verona, Ferrara-Rimini; i ponti sul Brenta della Milano-Venezia; sul Livenza della Mestre-Portogruaro; sul Tagliamento della Mestre-Udine; sull'Orvenco della Udine-Tarvisio; sull'Isonzo della Monfalcone-Portogruaro; sul Sansobbia e sul Centa della Genova-Ventimiglia; sul Bormida della Sampierdarena-Ovada; le nuove travate per il ponte sul Tevere presso Orte della Orte-Terni; quelle per i ponti sul Pescara e sul Fortore della Pescara-Foggia e sul Pescara della Pescara-Sulmona; le travate sul torrente Miscano della Napoli-Cervaro e quelle per i ponti sui fiumi Taro e Bradano della Taranto-Metaponto; Gennarino della Bari-Taranto; Angitola della Battipaglia-Reggio Calabria; Vodà, Ponzo, Pantano e Rondese della Metaponto-Reggio Calabria, nonchè quelle per diversi altri ponti della linea Battipaglia-Reggio Calabria.

28. **Lavori di ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate.** —

Per effetto dei lavori eseguiti nelle stazioni e nelle fermate della rete si ottenne, durante l'esercizio 1926-27, l'aumento di potenzialità degli impianti che è indicato qui appresso:

	Capacità in numero di carri	
Fronti di magazzino a tettoie	da 9.181 a	9.429
Fronti di piani caricatori scoperti.....	» 15.545 »	15.794
Binari per carico e scarico diretto	» 72.652 »	74.622
Binari per deposito veicoli.....	» 179.415 »	185.035
Binari di manovra.....	» 184.581 »	188.147

	Metri quadrati	
Aree coperte per deposito	da 739.291 a	750.065
Aree scoperte per deposito	» 1.575.592 »	1.604.713

Per i lavori eseguiti durante l'esercizio 1926-27 venne incontrata la spesa di lire **164.000.000**. Tale somma è compresa in quelle indicate al punto 23.

L'allegato n. 10 in fondo al volume, mette a confronto, separatamente per i diversi compartimenti, la potenzialità degli impianti raggiunti al 30 giugno 1927 con quella che gli impianti stessi avevano al 30 giugno 1926 e all'inizio dell'esercizio di Stato.

I lavori ultimati durante l'esercizio 1926-27 e quelli che si trovavano ancora in corso al 30 giugno 1927 sono specificati nell'elenco n. 10 riportato a pag. 142 e seguenti.

Qui di seguito si indicano i più importanti di tali lavori.

Torino. — 1) Sistemazione degli impianti ferroviari in relazione all'abbassamento del piano del ferro. — Proseguono attivamente i lavori di abbassamento del piano del ferro della linea di Milano fra il Bivio Vallino ed il Corso Vittorio Emanuele II e della linea di Modane.

Dei cavalcavia in corrispondenza dei viali e dei corsi cittadini, oltre a quello del viale Stupinigi, sul raccordo per Torino (mistamento ed all'altro di via Cassini, ultimati nell'esercizio precedente, sono stati completati quelli per i corsi Orbassano, Vinzaglio, via Rivalta e viale Stupinigi sulle linee fra Torino P. N. e il quadrivio Zappata.

2) Nuovo scalo merci di Vanchiglia. -- Ultimati i lavori di un primo gruppo di impianti ed aperto all'esercizio lo scalo.

3) Torino smistamento. -- In corso i lavori per l'ampliamento dei fasci di binari esistenti e per l'impianto di un nuovo fascio di arrivi e partenze.

Milano. -- 1) Riordino dei servizi ferroviari. -- Sono continuati alacremenente i lavori sui tronchi di allacciamento Lambrate smistamento -- Rogoredo e Milano Nuova Centrale -- Rogoredo. Nella Stazione di Lambrate smistamento proseguono i lavori per la formazione dei rilevati del piazzale, pel rialzamento della linea Milano-Venezia e conseguente deviazione della linea merci Musocco-Lambrate smistamento nonchè per l'impianto di un secondo gruppo di binari.

2) Nuova Dogana annessa allo scalo Farini. -- È stato ultimato il collegamento con cunicolo sotterraneo dei due corpi dei magazzini per le merci ordinarie; sono state inoltre completate le opere murarie dei magazzini e piano caricatore coperto per le merci ordinarie del fabbricato per il riparto merci nazionali e del fabbricato per entrata, uscita e visita dei pacchi soggetti a dogana.

È stato infine portato a compimento il sopralzamento del secondo piano del fabbricato uffici e la sistemazione dell'uscita e dei piccoli fabbricati adiacenti.

3) Nuova stazione centrale. -- Sono state ultimate le fondazioni per il corpo principale del fabbricato viaggiatori; è stata inoltre completata la costruzione del corpo laterale del fabbricato viaggiatori verso via Sammartini e quella del corpo laterale del fabbricato viaggiatori verso via Aporti.

Sono in corso poi le seguenti opere:

a) lavori in terra, muratura e cemento armato per le opere in elevazione per gli impianti relativi alla G. V. e RR. Poste;

b) pere comprese fra le gallerie di testa e via Pergolesi e magazzini a nord di via Pergolesi;

c) impalcatura in cemento armato e copertura della parte centrale degli impianti relativi alla G. V. ed alle RR. Poste;

d) pere d'arte a nord del piazzale.

Bergamo. -- Proseguono i lavori per l'ampliamento dello scalo merci a piccola velocità.

Cremona. -- Sono iniziati i lavori per la sistemazione dei servizi viaggiatori in base ad un nuovo piano regolatore per l'ampliamento generale.

Verona P. N. -- Ultimati gli impianti merci piccola velocità e doganale.

Firenze. -- Ultimata la deviazione della linea livornese fra Rifredi e le Cascine, aperta all'esercizio il 7 marzo 1927, ed ultimato l'ampliamento della stazione di Rifredi nonchè il primo gruppo della nuova stazione di Cascine in dipendenza della deviazione della linea livornese.

Pisa Centrale. -- Quasi ultimata la sistemazione dei binari dal lato Spezia; ultimato il riempimento dei nuovi piazzali e le chiusure con muri. Ultimata la sistemazione degli impianti dal lato Firenze per la G. V.

Lucca. -- Sono di prossimo inizio i lavori per l'ampliamento in relazione all'innesto della linea per Pontedera, in base ad un nuovo piano regolatore per la sistemazione generale.

Forlì. -- Nuova stazione. Sono ultimati, ad eccezione di alcuni lavori di finimento, il fabbricato viaggiatori, le latrine isolate, il magazzino merci e gli uffici G. V. e P. V.

Sono in corso la seconda ed ultima fase dei lavori per la costruzione dei sottopassaggi per la P. V. e per la strada di Coriano, mentre quelli per il sottopassaggio della strada per Ravenna sono già ultimati.

Proseguono celeremente i lavori per la costruzione del rilevato per la P. V., per il completamento del magazzino merci pure della P. V. e quelli per la formazione del piazzale esterno.

Roma. -- Fabbricato uffici lungo la via Marsala. Con decreto n. 2 del 10 luglio 1926 S. E. il Ministro delle Comunicazioni approvò il progetto di sopraelevazione del fabbricato uffici lungo la via Marsala e la relativa spesa prevista in lire 4.300.000.

I lavori appaltati a licitazione privata sono ultimati, salvo alcune opere di rifinimento.

Sono quasi ultimati i lavori di ampliamento delle stazioni sul tratto di linea da Roma a Formia per l'attivazione a doppio binario della direttissima Roma-Napoli.

In corso i lavori per la trasformazione in stazione del bivio Mandrione.

Napoli. — È pressochè ultimata la deviazione del doppio binario della Napoli-Foggia, dal km. 192 alla stazione di Napoli e sono molto avanzati i lavori del raddoppio da Napoli ad Aversa con gli ampliamenti delle stazioni di Sant'Antimo Casoria e Frattamaggiore.

Bari. — Ultimata la quarta fase del primo gruppo di lavori di ampliamento della stazione col completamento degli impianti merci a piccola velocità.

Callanissetta. — In corso il primo gruppo di lavori di ampliamento della stazione.

Catania. — Sono quasi ultimati i lavori per la sistemazione del servizio viaggiatori.

29. Lavori di ampliamento e sistemazione delle officine, dei depositi locomotive e combustibili, delle squadre di rialzo ed impianti affini. — Nell'esercizio 1926-27 si è continuato a dare un grande impulso ai lavori di ampliamento e sistemazione delle officine, depositi ecc., in relazione alle necessità derivanti dagli accresciuti bisogni dell'esercizio e dalla attivazione di nuovi tratti di linee elettrificate.

Le somme approvate per i lavori di cui trattasi nell'esercizio 1926-27 ammontano a circa lire 60.000.000 escluse le somme previste per acquisto di macchinari e mezzi d'opera.

Le somme spese per tale titolo in detto esercizio ammontano a circa lire **34.000.000** comprese lire **12.323.000** per acquisto di macchinari. Tali spese sono comprese in quelle indicate al punto 23.

I lavori ultimati durante l'esercizio e quelli che erano in corso al 30 giugno 1927 risultano dall'elenco n. II riportato a pag. 161 e seguenti.

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

Torino P. N. — Ampliamento e sistemazione degli impianti della squadra rialzo ed esecuzione di nuovi impianti relativi alla pulizia radicale delle carrozze.

Bologna. — Impianto di un nuovo deposito locomotive a vapore ed elettriche al bivio Ferrara. È stata ultimata la sistemazione del piazzale, l'impianto di fognatura e la costruzione di una rimessa per locomotori e sono in corso i lavori per il completamento del deposito.

Verona P. V. — Nuovo capannone montaggio delle officine locomotive.

Livorno C. — Impianto di un nuovo deposito locomotive a vapore ed elettriche. Sono ultimati i grandi capannoni per rimessa officina rialzo e fucine nonchè i fabbricati ingresso, medagliere, essicazione sabbia, uffici e dormitorio, cabina di trasformazione, alloggi, uffici scuole e dopolavoro. Sono pure ultimati il serbatoio sotterraneo da mc. 500, i due rifornitori da mc. 200 in cemento armato, l'impianto di una piattaforma girevole da m. 21, di una bilancia a bilico da tonn. 40 e tutti i servizi ed impianti accessori.

È in corso l'impianto di un nuovo fascio di binari per sosta locomotive a vapore con relative fosse a fuoco.

Coll'attivazione del nuovo deposito di Livorno, avvenuta il 1° maggio 1927, sono stati concentrati al nuovo deposito tutti i servizi già disimpegnati dal deposito locomotive di Livorno San Marco che è stato soppresso.

Sono in corso i lavori occorrenti per poter concentrare al nuovo deposito anche i servizi tuttora disimpegnati presso la rimessa trazione a vapore di Livorno Centrale, che verrà pure prossimamente soppressa.

Firenze S. M. N. — Costruzione di un nuovo deposito locomotive a vapore ed elettriche al Romito. L'impianto è stato ultimato.

Il nuovo deposito trazione vapore e trazione elettrica di Firenze S. M. N. è stato attivato il 24 giugno 1927 e da tale data è stato soppresso il vecchio deposito trazione a vapore.

Roma San Lorenzo. — Ampliamento del deposito locomotive per renderlo atto a funzionare anche come deposito a trazione elettrica in dipendenza della elettrificazione della Roma-Avezzano.

Benevento. — Impianto di un nuovo deposito locomotive elettriche ed a vapore. Sono eseguite quasi per intero le opere murarie dei diversi fabbricati e sono in corso di ultimazione la fognatura, la costruzione del muro di cinta e le opere metalliche.

Napoli. — Ampliamento del deposito trazione elettrica di Napoli Piedigrotta.

Foggia. — Impianto di un nuovo deposito locomotive. Iniziati i lavori.

Catanzaro M. — Impianto di un nuovo deposito locomotive. I lavori sono in corso.

30. Lavori per impianto di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento, ecc. — In relazione ai bisogni si eseguirono nuovi impianti per il rifornimento di acqua alle locomotive, per gli usi potabili nelle stazioni e case cantoniere, nonché impianti per estinzione incendi, platee di lavaggio, bocche di presa per il rifornimento e la pulizia delle carrozze, e il riscaldamento preventivo treni e locali ecc., cercando di migliorare le condizioni igieniche della linea e delle stazioni e di conseguire tutte quelle possibili economie nelle spese di esercizio per la fornitura dell'acqua per i diversi bisogni del servizio. Tali lavori importarono, durante l'esercizio 1926-27, una spesa totale di circa lire **12.000.000**.

I principali impianti per servizio d'acqua ultimati durante l'esercizio 1926-27 o in corso al 30 giugno 1927 sono indicati nell'elenco n. 12 a pag. 167.

31. Lavori per impianti e miglioramenti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento e di sicurezza. — Per questi lavori venne incontrata, nell'esercizio 1926-27, una spesa di circa lire **13.600.000**.

Al 30 giugno erano in funzione **650** sezioni di blocco per una estensione di km. **2.451**; apparati centrali corrispondenti a **832** leve elettriche raggruppate in **14** cabine; **12.290** leve idrodinamiche raggruppate in **511** cabine; **3.020** leve Saxby raggruppate in **328** cabine; **2.458** leve a filo raggruppate in **294** cabine.

Si avevano in esercizio **12** sezioni di blocco automatico tipo A.E.G. per una estensione di km. **30**; nessuna variazione sensibile si è verificata negli impianti di blocco semiautomatico.

I diversi impianti ultimati durante l'esercizio 1926-27, o in corso al 30 giugno 1927, sono indicati nell'elenco n. 13 a pag. 169.

32. Case cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitori del personale di macchina e dei treni. — Le spese incontrate per la costruzione e per l'ampliamento delle case cantoniere sono comprese fra quelle indicate al punto 25.

Le spese invece incontrate per la costruzione ed ampliamento dei dormitori ed alloggi per il personale ammontarono, nell'esercizio 1926-27, a circa lire **25.000.000**.

Durante l'esercizio 1926-27 venne ultimata la costruzione di **10** nuove case cantoniere doppie, vennero ampliate **49** case cantoniere già esistenti e vennero migliorate con impianti di latrine, cisterne e forni da pane altre **91** case cantoniere.

Al 30 giugno erano in corso i lavori per la costruzione di 6 case cantoniere doppie, nonché i lavori per l'ampliamento di 3 case cantoniere esistenti.

Mediante nuove costruzioni, ampliamenti e adattamenti di fabbricati esistenti, vennero ricavati nuovi alloggi per il personale : a Savona, Torino P. N., Alessandria, Asti, Lesecce Auremiano, Piedicolle, Udine, Camporosso, Tarvisio, Villa Vicentina, Fornello, Sezze Romano, Maddaloni, Acerra, Napoli C.le, Cosenza, Palermo Marittima, Spaccaforno, Cagliari, San Damiano d'Asti, Tonco Alfiano, Pontebba, Pontedera, Pizzighettone, Tarvisio città, Livorno C.le, Pontegalera, Sora, Isola Liri, Arce, Bari, Foggia, Cagliari.

Al 30 giugno 1927 erano in corso lavori analoghi a San Pietro di Gorizia, Tarvisio, Napoli C.le, Cremona, Mele, Spezia Migliarina, Ceva, Lambrate, Campoligure, Sinalunga, Palo Cerveteri, Torricola, Santa Palomba, Campoleone, Cisterna, B. Mandrione, Pianerottolo, Grassano, Reggio Calabria, Gerace, Catanzaro M., Messina, Castrogiovanni, Cagliari.

Durante l'esercizio 1926-27 sono stati ultimati i dormitori di Albenga, Albano e sono state apportate migliorie ed ampliamenti a Torino smistamento, Gallarate, Terracina, Ascoli Piceno, Grassano, Ribera, Ceva, Fortezza, Trieste C., S. Pietro del Carso, Rocchetta Sant'Antonio, S. Eufemia e Caltagirone.

È in corso la costruzione di nuovi dormitori a Postumia Grotte, Campoligure, Benevento, Gallipoli e Chivari.

Al 30 giugno 1927 il numero dei letti nuovi sommava a **218** e quello dei letti aggiunti a **15**.

33. Case economiche per i ferrovieri. — Le case economiche ultimate ed occupate al 30 giugno 1927 comprendevano complessivamente **302** fabbricati in **53** centri.

Durante l'esercizio 1926-27 col R. decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269, venne assegnata l'ulteriore somma di **80** milioni per acquisto e costruzioni di case economiche per i ferrovieri. Con ciò le somme complessivamente assegnate al detto scopo, ammontarono, al 30 giugno 1927, a **242** milioni. Gli impegni di spese complessivamente autorizzati alla stessa data ascsero a lire **154.887.188,42**.

Le spese effettuate durante l'esercizio 1926-27 ammontarono a lire **15.042.520,49** le quali, unitamente a quelle pagate fino al 30 giugno 1926, in lire **101.034.438,47**, formano un ammontare complessivo, al 30 giugno 1927, di lire **116.076.958,96**.

Al 30 giugno 1927 erano in corso i lavori per la costruzione di nuove case nelle seguenti località :

Milano (via Massena), Bolzano, Trieste (colle San Vito), Villa Opicina, Prestrane M., San Pietro, Divaccia G. C., Opicina, Monte Chilori, Sappiane, Lesana, Aldussina, Bagni di Lusnizza, Battuglia, Camporosso in Valcanale, Canale d'Isonzo, Gorizia Montesanto, Oblocca Insina, Piedicolle, Plava Montecucco, Pontebba Parco, Prevacina, Santa Lucia di Tolmino, Tarvisio, Udine, Ugovizza, Valvociana, Genova (salita San Rocco), Firenze, Pisa C.le, Orte scalo, Folligno, Salerno, Foggia, Reggio Calabria (Sbarre Superiori), Cotrone (Borgata Giardino).

Per quanto riguarda la gestione delle case economiche vedasi il Capo III a pag. 44.

IMPIANTI PER L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA
TELEGRAFICI E TELEFONICI.

34. **Illuminazione delle stazioni e degli uffici.** — I nuovi atti contrattuali stipulati nell'esercizio 1926-27 per fornitura di energia elettrica ad uso di luce e di forza motrice furono **74**, per una spesa annua di esercizio di lire **4.118.000** e per un impegno complessivo di spesa di lire **20.000.000**.

Una parte di tali atti si riferisce a nuove forniture; pei rimanenti invece si tratta di rinnoviamenti di precedenti contratti venuti a scadenza.

Le spese per l'illuminazione elettrica delle stazioni e degli uffici ammontarono, in cifra tonda, a lire **23.200.000** contro circa lire 22.000.000 dell'esercizio precedente.

Il costo medio complessivo della candela-anno risultò di lire **2,57** mentre nell'esercizio precedente era stato di lire 3,034, con una diminuzione quindi di lire 0,464 per candela-anno, dovuta in parte al diminuito costo delle lampadine e in parte al minor consumo di energia in seguito all'adozione di lampade tipo semiwatt.

Le somme approvate in conto patrimoniale per impianti d'illuminazione elettrica e forza motrice ammontarono a lire **5.843.000** ed interessarono **226** località. Le spese consunte nell'esercizio ammontarono a circa lire **6.000.000**

Per gli impianti d'illuminazione elettrica nei piazzali di alcune stazioni di maggiore importanza si è adottato il sistema di distribuzione in serie, con risultati pienamente soddisfacenti.

Le stazioni ed uffici illuminati elettricamente al 30 giugno 1927 erano **1.794** con **183.000** lampade ad incandescenza per **9.027.000** candele, di fronte a 1.617 località con 156.150 lampade per 7.250.000 candele nell'esercizio precedente.

Nel seguente prospetto è indicata la consistenza al 30 giugno 1927 degli impianti d'illuminazione delle stazioni ed uffici della rete :

Stazioni ed uffici illuminati elettricamente.....	1.794
Lampade ad incandescenza.....	183.000
Candele.....	9.027.000
Stazioni illuminate a gas comune	3
Lumi a gas comune.....	54
Stazioni illuminate ad acetilene (1).....	23
Lumi ad acetilene	1.272
Stazioni illuminate a petrolio	1.083
Lumi a petrolio	10.905

(1) Sono state comprese anche le fermate, le case cantoniere ed i posti di movimento.

35. Illuminazione elettrica dei treni. — Durante l'esercizio 1926-27 vennero complessivamente rifornite di energia **3.217.498** batterie di accumulatori con un aumento di 328.796 rispetto all'esercizio precedente; vennero riforniti di accumulatori carichi **1.270.704** veicoli con un aumento di 67.842 ed eseguite riparazioni a **54.800** impianti di illuminazione di veicoli, senza togliere i veicoli stessi dalla circolazione.

L'energia utilizzata per la carica degli accumulatori fu di kwo. **4.697.900** con un aumento di kwo. 433.336 rispetto all'anno precedente.

Alla manutenzione e alla manipolazione degli accumulatori si è provveduto completamente mediante appalto a ditte private.

Le spese di esercizio per l'illuminazione in parola (escluse le spese generali e le quote di ammortamento degli impianti fissi) ammontarono, nell'esercizio 1926-27, in cifra tonda a lire **20.050.000** con un aumento, rispetto all'esercizio precedente di lire 1.550.000 circa (8,5 % circa), aumento giustificato dagli accumulatori caricati in più (11,4 % circa), dal maggior quantitativo di accumulatori in servizio (3,5 % circa) ed anche dal maggior costo del piombo.

Il numero complessivo dei veicoli illuminati a luce elettrica durante l'esercizio 1926-27 rimase all'incirca eguale a quello dell'esercizio precedente.

Si ebbe però una diminuzione nel numero dei veicoli di vecchio tipo a due assi e un aumento nel numero dei veicoli a quattro assi.

In conseguenza di tale fatto si ebbe un aumento nel numero delle candele funzionanti ed un ulteriore aumento si ebbe in seguito all'adozione di lampade in gas inerte da 200 e da 250 lumen nelle vetture in composizione a vari treni a lungo percorso.

Complessivamente le candele funzionanti per illuminazione veicoli (compresi quelli delle Regie poste e della Compagnia internazionale dei vagoni a letto) al 30 giugno 1927 ammontavano a circa **2.000.000**.

La consistenza delle batterie di accumulatori elettrici al 30 giugno 1927 era di **41.290**, con un aumento di 1.422 rispetto alla stessa data dell'esercizio precedente.

Gli impianti fissi comprendevano alla stessa data **43** officine e **75** posti di rifornimento, con un aumento di 1 officina e 19 posti di rifornimento.

36. Illuminazione elettrica delle locomotive. — Gli esperimenti eseguiti nell'esercizio precedente e completati in questo, circa la illuminazione elettrica delle locomotive, ha permesso di concludere che allo stato delle cose e degli impianti presso la nostra Amministrazione il tipo di illuminazione elettrica con accumulatori ha la caratteristica di ottime qualità tecniche, oltrechè di notevolissima economia rispetto ad altri tipi, cosicchè si è addivenuti alla compilazione di un programma di applicazioni pratiche su 500 locomotive di treni di maggiore importanza.

Si è anche iniziata l'applicazione di tali impianti, cosicchè, al 30 giugno 1927, le locomotive con impianto d'illuminazione elettrica sommarono complessivamente a 193.

37. Illuminazione elettrica dei segnali. — Nell'esercizio 1926-27, visti i buoni risultati ottenuti con gli impianti già in opera, si è estesa l'illuminazione elettrica dei segnali ad oltre un centinaio di altre stazioni.

Alla fine dell'esercizio 1926-27 si avevano infatti 196 stazioni con i segnali illuminati elettricamente, contro 84 dell'esercizio precedente.

38. Impianti telegrafici, telefonici e telefonoforici. — Nell'esercizio 1926-27 vennero eseguiti, tra i più importanti, i seguenti impianti:

La posa di cavi telegrafonici, sia in sostituzione di linee aeree, sia per aumentare le comunicazioni, nelle tratte:

Busalla-bivio Ronco; Napoli C.-Fuorigrotta; Minturno-Villa Literno (comunicazioni provvisorie ad uso degli uffici Nuove Costruzioni Ferroviarie di Formia e Napoli); Genova-Ovada-Alessandria (iniziato);

l'impianto di linee telegrafoniche aeree fuori sede ferroviaria, in dipendenza della elettrificazione delle linee sui tratti Pisa-Livorno, Benevento-Foggia, Bologna-Bagni della Perretta, Pistoia-Firenze;

l'impianto di nuovi circuiti telegrafici per il servizio del movimento sulle linee Chivasso-Casale Monferrato, Cologna V.-Poiana (nuovo tronco ferroviario);

l'impianto di nuovi circuiti telefonici sulle linee Firenze-Pisa, Licata-Girgenti;

l'impianto di telefoni selettivi per il servizio del dirigente centrale sulla linea B. Panigale-Pistoia e tra Bologna e le stazioni limitrofe;

il trasporto all'esterno delle gallerie di circuiti telegrafici e telefonici per un totale di km. 40 di conduttori;

la sistemazione degli impianti telegrafonici nelle stazioni delle linee Firenze-Bologna, Spezia-Livorno, Roma-Avezzano, Benevento-Foggia, in dipendenza della elettrificazione;

la costruzione (pressochè ultimata) di una linea telegrafonica con pali in cemento armato centrifugato, per la direttissima Roma-Napoli.

Nell'esercizio stesso vennero approvati progetti d'impianti telegrafonici per l'importo di circa lire 10.000.000, fra i quali sono da segnalarsi:

1. l'impianto di un cavo telegrafonico tra Trieste C. M. e Villa Opicina;
2. l'impianto di telefoni tra le case cantoniere e le stazioni limitrofe su alcune linee dei compartimenti di Milano e di Venezia, allo scopo di sopprimere, nei giorni di riposo settimanale, il servizio dei guardalinee e realizzare una notevole economia di personale;
3. l'impianto degli apparecchi telefonici selettivi occorrenti per il servizio del dirigente centrale sulla linea Bologna-Pistoia;
4. la ricopertura con isolante tipo miniato dei conduttori del circuito telefonico in filo di bronzo tra Bologna e Firenze, per il servizio del dirigente centrale;
5. l'impianto di circuiti telefonici parte in cavo e parte aerei sulla Bologna-Firenze, in dipendenza della elettrificazione;

6. l'impianto di un nuovo circuito telefonico in filo di bronzo tra Firenze e Pisa;
7. il completamento degli impianti telegrafici e telefonici in conseguenza della elettrificazione Spezia-Pisa;
8. l'impianto di apparecchi telegrafici e telefonici nelle stazioni ed uffici della direttissima Roma-Napoli;
9. l'impianto di un circuito telefonico a chiamata selettiva sulla linea secondaria Palermo S. Erasmo-S. Carlo per istituire su detta linea il servizio del dirigente unico;
10. l'impianto di un nuovo circuito telegrafico tra Cagliari e San Gavino;
11. l'impianto di nuovi centralini telefonici nelle stazioni di Roma Termini e Palermo C.;
12. la sistemazione ed aumento di comunicazioni telefoniche in diverse stazioni della rete per facilitare le comunicazioni tra i dirigenti il movimento ed i posti di manovra e di blocco.

Nell'esercizio 1926-27 si attivarono:

- km. **3.425** circa di nuovi fili telegrafici;
- km. **6.000** circa di nuovi fili telefonici;
- km. **135** di cavi multipli per un complesso di km. 3.800 di conduttori;
- 70** gruppi telegrafici;
- 468** gruppi telefonici;
- 21** gruppi telefonici simultanei (telefonoforici);

vennero inoltre tolti d'opera:

- km. **1.685** circa di fili telegrafici;
- km. **360** circa di fili telefonici;
- 5** gruppi telegrafici;
- 104** gruppi telefonici;
- 49** gruppi telefonici simultanei (telefonoforici).

Di conseguenza al 30 giugno 1927 si avevano in attività di servizio:

- km. **56.200** circa di fili telegrafici;
- km. **17.000** circa di fili telefonici;
- km. **1.050** circa di cavi multipli per un complesso di circa km. 17.400 di conduttori;
- 6.660** gruppi telegrafici;
- 9.878** gruppi telefonici;
- 787** gruppi telefonici simultanei (telefonoforici).

39. **Impianto meccanismi speciali elettrici.** — Durante l'esercizio 1926-27 vennero eseguiti vari lavori relativi ad impianti di meccanismi speciali elettrici; e precisamente: modifiche a carrelli trasbordatori, impianto di montacarichi, ascensori, arganelli di alaggio, per un importo complessivo di lire **750.000**. Sono attualmente in corso altri impianti di maggiore importanza, tra cui l'impianto di **6** gru elettriche a portico della portata di 4 tonnellate nel porto di Napoli.

IMPIANTI DI ELETTTRIFICAZIONE.

40. Impianti entrati in funzione nell'esercizio 1926-27. — 1. *Linee elettrificate.* —

Il 28 ottobre 1926 fu attivato a trazione elettrica il tronco Spezia-Livorno della lunghezza di km. 104 circa, a doppio binario.

Il sistema usato per tale tronco è quello trifase 3,7 KV. e 16,7 periodi, identico a quello della rimanente rete ligure piemontese.

Il 12 maggio 1927 venne aperto all'esercizio il prolungamento della linea elettrica (a corrente continua 650 V. a terza rotaia) a doppio binario Napoli Piazza Garibaldi-Pozzuoli Solfatara, dalla stazione di Napoli (P. Garibaldi), alla nuova fermata Napoli (Via Gianturco) di km. 2.

Il 24 maggio 1927 fu attivato a trazione elettrica il tronco Porretta-Pistoia della lunghezza di km. 40 circa a semplice binario, pure col sistema trifase 3,7 KV. e 16,7 periodi.

2. *Centrali elettriche.* — La centrale idroelettrica di Pavana, delle ferrovie dello Stato, che produce energia prevalentemente invernale, utilizzando le acque del Reno e della Limentre di Sambuca raccolte dalla diga di Pavana e dalla presa sul Reno a Molino del Pallone, è entrata in servizio nel marzo 1927.

La centrale termica della Chiappella, pure delle ferrovie dello Stato, dopo modificate le turbine e gli alternatori per poter produrre energia elettrica alla frequenza di 16,7 periodi a 4 KV. e dopo rifatti ex novo i quadri di distribuzione e controllo per la parte sia a 4 KV. dei generatori, sia a 30 KV. dei trasformatori elevatori, fu approntata sino dal dicembre 1926, ma entrò in servizio il 14 febbraio 1927 non essendo occorso il suo intervento prima di detta epoca.

Il 3 marzo 1927 è stata iniziata la fornitura di energia dalla centrale di Predare della Società Idroelettrica dell'Ozola.

L'energia viene trasportata dalla centrale ad Aulla sulla linea della Società, e ad Aulla viene immessa nelle linee delle ferrovie dello Stato.

3. *Linee per trasporto e distribuzione di energia delle ferrovie dello Stato.* —

Nel marzo 1927 è stata messa in servizio la linea primaria Spezia-Aulla a doppia terna a 60 KV, lunga km. 15 in prosecuzione della linea dell'Ozola, indicata sopra.

Queste due terne Spezia-Aulla sono predisposte per alimentare, a suo tempo, il primo tronco della Spezia-Parma.

Nel settembre 1926 è stata messa in servizio la linea primaria Torre del Lago-Livorno a doppia terna a 60 KV., lunga circa km. 30, per le prove e l'alimentazione dei treni elettrici della Spezia-Livorno.

La tratta Torre del Lago-Spezia era in servizio anche nell'esercizio precedente, malgrado che i treni sulla Torre del Lago-Spezia fossero ancora a vapore, per il trasporto dell'energia da Torre del Lago a Spezia.

Nel febbraio 1927 fu messa in servizio la linea primaria Torre del Lago-Vaioni a doppia terna a 60 KV., lunga km. 55, per alimentare i treni elettrici di prova ed, a suo tempo, i treni regolari della Porretta-Pistoia.

Nel febbraio 1927 entrò in servizio la linea primaria Vaioni-Porretta a due terne a 60 KV., lunga complessivamente circa 86 km. per alimentare i treni elettrici della Porretta-Pistoia; e nel giugno stesso anno fu attivato anche il tratto da Porretta a Bologna per ricevere l'energia a 16,7 periodi della sottostazione di Bologna.

4. *Sottostazioni di trasformazione e conversione.* — Entrarono in servizio nel 1926-27 le seguenti sottostazioni di trasformazione:

Avenza, Torre del Lago, Pisa e Livorno sulla linea Spezia-Livorno;
Vaioni, Pracchia e Porretta sulla linea Pistoia-Porretta.

Entrò inoltre in servizio la sottostazione di Bologna per la conversione da 42 a 16 periodi sia dell'energia della Società Interregionale Cisalpina che della Società Adriatica di elettricità.

5. *Linee di contatto.* — Lo sviluppo delle linee di contatto per semplice binario (comprese le stazioni, gli scali marittimi e i raccordi) del tronco Spezia-Livorno, di cui sopra, è di km. 285 circa.

Lo sviluppo delle linee di contatto per semplice binario (comprese le stazioni) del tronco Porretta-Pistoia, di cui sopra, è di km. 67 circa.

6. *Linee telefoniche.* — Assieme ai due tronchi di ferrovia Spezia-Livorno e Porretta-Pistoia furono attivati i relativi circuiti telefonici.

Lungo ogni tronco di ferrovia corrono 3 circuiti a chiamata selettiva ed un circuito che serve specialmente per caselli a chiamata ordinaria a magnete.

41. **Consistenza degli impianti al 30 giugno 1927.** — I. *Impianti costruiti ed esercitati dall'Amministrazione (escluse le linee a carattere tramviario del Trentino indicate nel seguente punto 2°):*

Tronchi in servizio a trazione elettrica: lunghezza d'esercizio....	Km.	1.059,9
binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni).....	»	2.298,4
condutture di alimentazione (dei quali km. 474,6 di linea aerea e km. 187,9 di cavo unipolare).....	»	662,5
condutture primarie per trasporti energia (dei quali km. 1.955,8 di terna aerea e km. 122,1 di cavo trifase).....	»	2.077,9

coppie di fili telefonici adibiti all'esercizio degli impianti.....	Km.	5.681,8
sottostazioni di trasformazione statiche con potenza complessiva di macchinario installato di KVA 156.000	n.	38
sottostazioni rotanti con potenza complessiva di macchinario in- stallato di KVA 18.400	»	10
sottostazioni di trasformazione statiche ambulanti della potenza complessiva di KVA 22.500	»	10
sottostazioni della potenza di KVA 430.....	»	1

**2. Impianti esercitati dall'Amministrazione nel Trentino:*

Tronchi in servizio a trazione elettrica (dei quali km. 59,6 a scar- tamento di m. 1,00)	Km.	74,9
binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni).....	»	82,5
condutture di alimentazione.....	»	20,9
condutture primarie per il trasporto dell'energia.....	»	44,8
coppie di fili telefonici adibiti all'esercizio degli impianti.....	»	65,7
sottostazioni di trasformazione rotanti con potenza complessiva di macchinario installato di KVA 1.530	n.	4

*3. Impianti costruiti ed esercitati da Società private per conto dell'Amminis-
trazione.*

Condutture primarie:

a) che alla scadenza dei contratti in vigore passeranno di proprietà dell'Am-
ministrazione: km. 1.136 di terne aeree;

b) che resteranno invece di proprietà delle Società: km. 730, dei quali 720
di terne aeree e km. 10 di cavo trifase.

Di queste primarie attualmente solo km. 290 servono esclusivamente per il
servizio ferroviario a 16 periodi ed i rimanenti km. 440 servono normalmente per
il trasporto dell'energia a frequenza industriale.

Sottostazioni di trasformazione statiche:

a) che alla scadenza dei contratti passeranno di proprietà dell'Amministra-
zione: 7 con potenza complessiva di macchinario installato di KVA 39.900;

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

In complesso, esclusi gli impianti del Trentino, si hanno in media KVA 223 di trasformatori per chilometro di linea elettrificata, ed una sottostazione (escluse le ambulanti) per ogni 18,2 chilometri di linea elettrificata.

4. Centrali elettriche.

Dai due quadri, qui appresso riportati, risultano le varie centrali che forniscono energia per la trazione elettrica ferroviaria e le relative potenze in Kw ed in KVA installati e funzionanti.

CENTRALI ELETTRICHE ALIMENTANTI LA RETE FERROVIARIA ELETTRIFICATA CON SISTEMA TRIFASE A 16 PERIODI

	Installati per le F. S.		Funzionanti per le F. S. durante l'estate	
	KW	KVA	KW	KVA
A) Centrali idrauliche.				
Acciglio della Soc. Maira	21.150	25.200	15.040	18.800
Prazzo della Soc. Maira	8.960	11.200	8.960	11.200
S. Dalmazzo della Soc. Negri	16.000	20.000	12.500	15.600
Bardonecchia delle F. S.	16.720	20.900	12.000	16.000
Ozola della Soc. Idroelettrica dell'Ozola	15.000	21.600	5.000	7.200
Pavana delle F. S.	12.000	16.000	6.000	8.000
Morbegno delle F. S.	4.500	6.000	3.000	4.000
Robbiate della Soc. Edison	5.000	6.300	2.500	3.150
Sottostazioni.				
Bologna. — Sottostazione di conversione da 42 a 16,7 periodi delle F. S.	18.000	24.000	12.000	16.000
Arquata. — Sottostazione di conversione da 50 a 16,7 periodi della Soc. Edison	18.000	25.800	12.000	17.150
Totale	135.330	177.000	89.000	117.150
B) Centrali termiche.				
Torre del Lago della Soc. Torbiere d'Italia	15.000	18.750	Tutti di riserva nei mesi estivi e gradualmente funzionanti nei mesi invernali in sostituzione di corrispondenti potenze di centrali idroelettriche.	
Chiappella delle F. S.	10.000	12.500		
Savona della Soc. Negri	7.000	9.100		
Totale	32.000	40.350	—	—
TOTALE GENERALE	167.330	217.350	89.000	117.150

**CENTRALI ELETTRICHE ALIMENTANTI LA RETE FERROVIARIA ELETTRIFICATA
CON SISTEMA DIVERSO DAL TRIFASE 3400 VOLT 16 PERIODI.**

	Installati per le F. S.		Funzionanti per le F. S.	
	KW	KVA	KW	KVA
<i>A) Centrali idrauliche.</i>				
Varzo della Soc. Dinamo	8.160	10.000	5.440	6.800
Napoli della Società Meridionale di elettricità	1.000	1.250	1.000	1.250
Totale.	9.160	11.250	6.440	8.050

ENERGIA COMPLESSIVA DELLE DIVERSE CENTRALI.

	Installati per le F. S.		Funzionanti per le F. S.	
	KW	KVA	KW	KVA
Energia idraulica	144.490	188.250	95.440	125.250
Energia termica :	32.000	40.350	—	—

42. Impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1927. —

a) *Linea Sampierdarena-Ovada-Alessandria*: sono in corso i lavori per l'elettrificazione di tale linea. Sono stati eseguiti molti blocchi di fondazione delle palificazioni lungo la linea, sono stati appaltati i fabbricati delle sottostazioni e sono stati spediti a piè d'opera gran parte dei pali e delle mensole necessarie.

È in corso la provvista dei materiali occorrenti.

b) *Linea Bolzano-Brennero*: i lavori per la elettrificazione delle linee Bolzano-Brennero, col sistema trifase a bassa frequenza usato per le altre linee elettrificate dell'Italia settentrionale, sono in corso a mezzo dell'industria privata e l'Amministrazione li dirige e li sorveglia.

Delle linee primarie fu già eseguito il tracciato e sono ora in corso di costruzione le palificazioni e i fabbricati delle sottostazioni.

I blocchi di calcestruzzo a sostegno dei pali della secondaria sono nella maggior parte ultimati e i pali stessi per un terzo circa sono già innalzati.

c) *Linea Bologna-Pistoia-Firenze*: come fu già detto il tronco Porretta-Pistoia fu già attivato.

Sono ultimati i lavori anche nei due tronchi Bologna-Porretta e Pistoia-Firenze. Il 30 ottobre è stata anche attivata la trazione elettrica sulla ulteriore parte della tratta Bologna-Firenze.

d) *Linea Roma-Avezzano-Sulmona*: ultimati completamente i lavori per il tronco Pre nestina-Avezzano, sono in corso quelli sul tronco Avezzano-Sulmona; sul quale è ultimata la palificazione per la linea di contatto, e sono montate le cabine di Collarme, Cocullo e la sottostazione della centrale di Anversa.

e) *Linea Pozzuoli-Villa Literno della direttissima Roma-Napoli*: il 30 ottobre è stato attivato anche questo tronco di linea col sistema di trazione a corrente continua a terza rotaia analogamente al tronco Napoli-Pozzuoli.

f) *Linea Foggia-Benevento*: la linea primaria a 60.000 volt Benevento-Foggia già in servizio dal 1° gennaio 1925 per trasporto di energia per conto della Società meridionale di elettricità dietro congruo compenso, continuò a disimpegnare regolarmente tale servizio. Gli altri lavori di elettrificazione stanno per essere ultimati. È compiuto il montaggio delle sottostazioni nelle quali si sono iniziate le prove di funzionamento.

43. **Nuovi lavori nelle linee già elettrificate e nelle centrali delle ferrovie dello Stato.** — a) *Rafforzamento delle sottostazioni della linea dei Giovi e succursale e collocamento in opera del filo da 11,5 mm. di diametro in luogo del filo da 8 mm. di diametro.* Per aumentare il tonnellaggio dei treni sulla vecchia linea dei Giovi e su quella della succursale, fu approvata la proposta per il rafforzamento delle sottostazioni di tali linee. La sostituzione del nuovo materiale a quello già esistente è in corso ed ha luogo senza interrompere l'esercizio.

Saranno, quindi, installati in luogo di vecchi piccoli trasformatori: a Ronco 6 trasformatori monofasi a tre avvolgimenti della potenza di 2.250 KVA ciascuno con rapporto di trasformazione 60/30/4 KV; a Mignanego 4 trasformatori c. s.; a Sampierdarena 7 trasformatori monofasi della potenza di 1.730 KVA ciascuno, rapporto di trasformazione 60/4 KV. È in ultimazione il lavoro di sostituzione del filo di contatto da mm. 8 di diametro con filo da mm. 11,5 di diametro.

b) *Linea primaria Chiappella-Terralba-Sestri a due terne 60 KV lunga Km. 53.* È in corso la costruzione di una linea primaria a doppia terna che, partendo dalla sottostazione di Sampierdarena, toccherà la centrale della Chiappella e la sottostazione di Terralba ed arriverà alla sottostazione di Sestri L. rafforzando il sistema delle linee primarie liguri che ha importanza grandissima pel servizio a trazione elettrica.

c) *Linea primaria Monza-Usmate-Morbegno a due terne di fili 60 KV da Monza ad Usmate ed a una terna di fili 60 KV da Usmate a Morbegno.* Questa nuova primaria, che sarà quanto prima completata colla primaria Monza-Voghera, servirà a trasportare sulla rete ligure-piemontese l'energia della centrale di Morbegno ampliata.

I pali di questa linea sono già a piè d'opera e ne è in corso il montaggio. Gli altri materiali sono in corso di approvvigionamento.

d) *Centrale idroelettrica di Bardonecchia.* I due impianti sul torrente Melezet e sul torrente Rochemolles funzionarono regolarmente durante tutto l'esercizio 1926-27.

Continua la costruzione della diga sul Rochemolles di cui è stata eseguita la terza parte circa. Ultimato l'adattamento di un ex magazzino militare adiacente alla centrale a sala trasformatori con tre gruppi di tre trasformatori monofasi da 2.650 KVA ciascuno, si rese la centrale più semplice con l'eliminazione dei

numerosi trasformatori da 750 KVA che saranno meglio utilizzati sulle linee in corso di elettrificazione, e più sicura contro gli incendi risultando il fabbricato trasformatori completamente separato da quello degli alternatori.

e) *Impianti idroelettrici del Reno e delle Limentre.* Sono stati ultimati e messi in esercizio la diga sul Reno, la galleria canale Reno Limentre, la diga di Pavana e la centrale omonima.

Sono stati iniziati gli scavi per la diga di Suviana, e sono in corso di montaggio tutte le installazioni meccaniche dei cantieri di lavoro. La teleferica Porretta-Suviana della lunghezza, in proiezione orizzontale, di ml. 5.230 e della potenzialità di trasporto di tonn. 20 all'ora è stata già messa in esercizio.

f) *Impianti idroelettrici del Sagittario.* L'impianto complementare è stato già provato nel luglio 1926. L'impianto principale è quasi ultimato e sono in corso le prove dei tre gruppi turbina Pelton-alternatore.

La diga di San Domenico è in avanzato corso di costruzione. La centrale principale sarà messa in esercizio tra breve tempo, ed entro il corrente anno 1927.

g) *Centrale idroelettrica di Morbegno.* In costruzione le turbine, gli alternatori e i trasformatori di due nuovi gruppi da 4.500 KVA ciascuno, in costruzione anche la nuova linea primaria a 60 K V., per il trasporto dell'energia di supero oltre quella occorrente per la Valtellina, direttamente a Monza per essere utilizzata dalle ferrovie a trazione elettrica del Piemonte e della Liguria. Si stanno anche eseguendo le opere idrauliche alla presa e lungo il canale, e quelle di ampliamento della centrale, e della sottostazione di Usmate.

h) *Centrale termoelettrica della Chiappella.* Quasi ultimato il fabbricato per i trasformatori 4/60 K V., e gli interruttori delle linee in partenza a 60 KV. In corso l'acquisto di due alternatori sincroni 13.300 KVA ciascuno e relative due terne di trasformatori monofasi 4/60 KV. per servizio di rifasatura nell'importantissimo nodo elettro-ferroviario di Genova.

44. Nuove forniture di energia da parte di società private. — Nel corso del 1926-27 furono stipulati i seguenti contratti :

a) colla società idroelettrica dell'Isarco dalla centrale di Cardano presso Bolzano;

b) con la società generale elettrica Tridentina e società idroelettrica del Vize (associate) dalla centrale di Mezocorona presso Trento sul torrente Noce e di Prati presso Vipiteno sul torrente Vize.

Queste due forniture alimenteranno la trazione elettrica sulla Bolzano-Brennero;

c) con la provincia di Alessandria e con la società interregionale Cisalpina per la costruzione degli impianti idroelettrici sul torrente Borbera.

Tali impianti sul Borbera forniranno circa 80 milioni di KWO annui alla trazione elettrica delle ferrovie in un punto singolarmente importante della rete presso il valico ferroviario dei Giovi, col vantaggio di essere appenninici e quindi di potere parzialmente integrare le deficienze invernali delle centrali alpine.

Inoltre deriverà dalla loro esecuzione sensibile vantaggio alla agricoltura perchè permetteranno d'irrigare una vasta zona della provincia di Alessandria;

d) colla Società Adriatica di elettricità per fornitura di energia a 42 periodi che viene convertita a 16 periodi nella sottostazione di conversione di Bologna ;

e) colla Società Ligure Toscana per fornitura di energia termica invernale e di riserva a Livorno.

45. Studi in corso per nuove elettrificazioni. — 1. Progetti di nuove elettrificazioni di linee :

Durante il 1926-27 furono preparati i progetti :

- a) per l'elettrificazione della linea Cuneo-San Dalmazzo ;
- b) per l'elettrificazione della linea Savona-Ventimiglia ;
- c) per la costruzione di due terne a 60.000 V. Monza-Voghera ;
- d) per l'elettrificazione della linea Benevento-Napoli.

2. Progetti di nuove centrali :

- a) derivazione delle acque dai fiumi Isarco e Rienza.

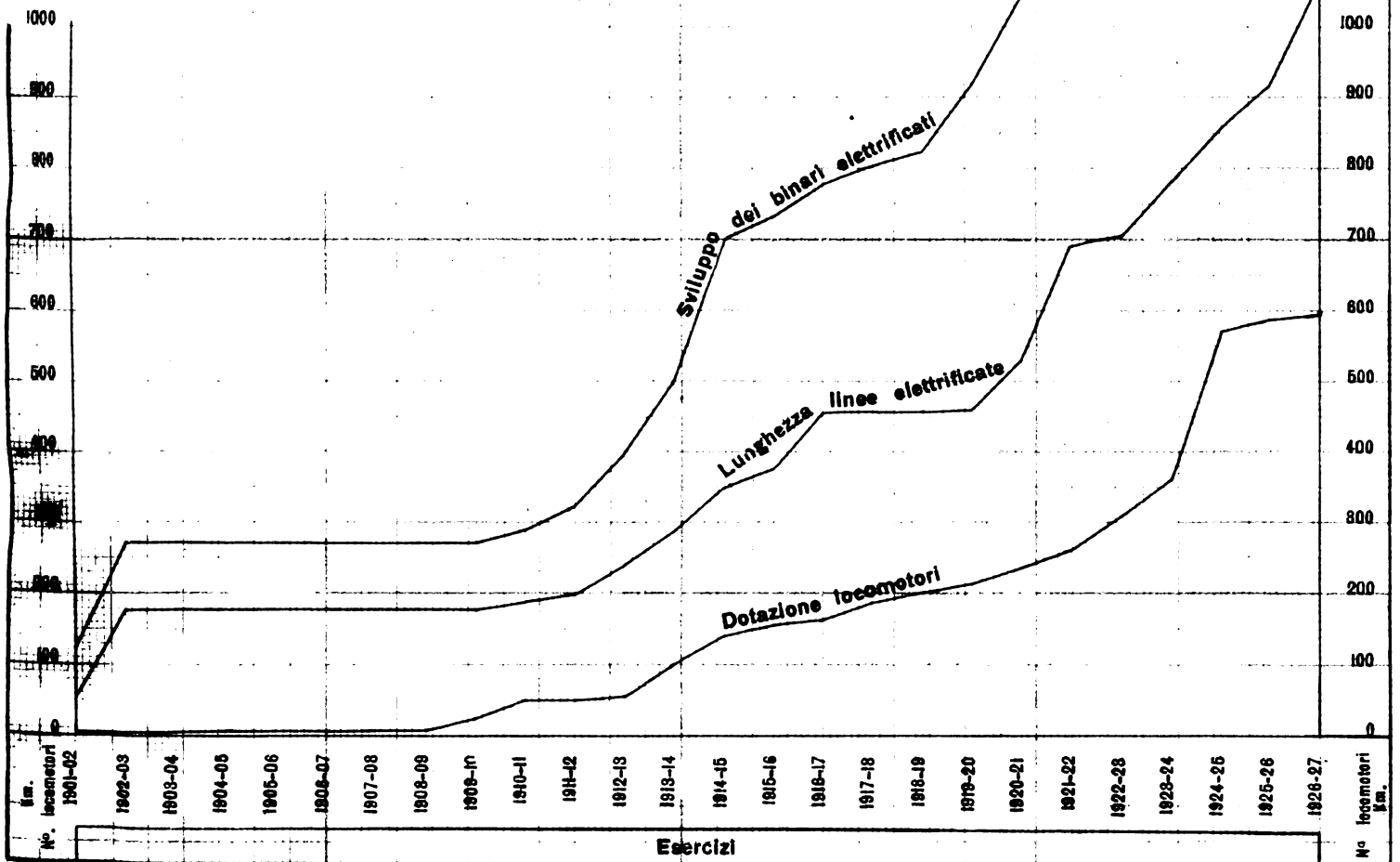
Le pratiche per la concessione di derivazione delle acque dei fiumi Isarco e Rienza sono quasi al termine, avendo già avuto luogo la firma del disciplinare di concessione.

Nel diagramma allegato in questa pagina è indicato lo sviluppo delle linee elettrificate e della dotazione di locomotori dal 1901 al 1927.

LAVORI ESEGUITI CON STANZIAMENTI SPECIALI.

46. Lavori per l'arredamento dei porti e diversi. — Per l'arredamento dei porti, a carico della somma di lire 6.484.000, che in base alla legge 14 luglio 1907, n. 542, deve gravare sul bilancio ferroviario (parte straordinaria) venne a tutto il 30 giugno 1927 autorizzata la spesa di lire **5.029.344,45**.

Sviluppo delle linee elettrificate e variazioni del parco locomotori durante gli esercizi 1901-02-1926-27.



Al 30 giugno 1927 erano in corso i lavori a carico del Ministero dei lavori pubblici per l'arredamento del molo di ponente nel porto di Venezia ed era stata ultimata la sistemazione dello scalo di San Basilio nello stesso porto.

Proseguivano inoltre i lavori per conto del Magistrato delle acque per le provincie venete e di Mantova in dipendenza dell'ampliamento di luce ed alzamento di livellata al ponte sul canale Fasson della linea Venezia-Portogruaro, e risultavano in corso le proposte per i lavori afferenti alla demolizione e ricostruzione della metà, lato valle, dei ponticelli ai km. 47,733; 47,830; 47,858; 48,106 e 48,196 fra le stazioni di San Stino di Livenza e Lison della linea stessa.

NOTIZIE GENERALI SUL MODO D'ESECUZIONE DEI LAVORI ED ARGOMENTI VARI.

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

Per i lavori, si seguì, come d'uso, il sistema delle gare a licitazione privata, salvo nei casi che per precedenti impegni o per peculiari condizioni, convenne l'appalto a trattativa privata in base a regolari contratti od a cottimo mediante convenzioni o lettere commerciali.

I lavori interessanti il binario ed aventi diretto rapporto con l'esercizio furono in parte eseguiti mediante appalti a licitazione privata ed anche mediante cottimi.

Il numero delle gare tenute nei diversi compartimenti fu di **484** a licitazione privata per un ammontare complessivo di lire **333.126.820**, delle quali **359** aggiudicate per un importo di lire **265.812.480**. Delle altre **105** gare, **98** andarono deserte per mancanza di offerte e **7** furono annullate; i relativi lavori nel numero di **100** vennero appaltati a trattativa privata per un ammontare di lire **65.769.340**, e le altre gare furono rinnovate.

Furono trasmessi per la superiore approvazione ed approvati **352** contratti a licitazione privata dell'ammontare complessivo di lire **197.821.036** e **147** contratti a trattativa privata dell'ammontare di lire **95.316.284**. Di detti contratti **19** sono stati stipulati con Società cooperative e Consorzi di cooperative per un ammontare complessivo di lire **6.987.741**.

Vennero stipulati **147** atti addizionali, tariffe suppletorie, appendici ecc., per un ammontare complessivo di lire **16.425.608**.

Vennero inoltre stipulate dalle diverse sezioni con definitiva validità **447** convenzioni di cottimo per un ammontare complessivo di lire **34.482.218,65** delle quali **2** con Società cooperative per lire **310.000**, nonché **58** atti addizionali tariffe suppletorie ecc., per un ammontare complessivo di lire **1.596.122,75**.

48. Controversie con gli appaltatori. — Durante l'esercizio 1926-27 vennero presentati dagli appaltatori **139** memoriali per compensi dell'ammontare complessivo di lire **11.547.200** e per condoni di multe per l'ammontare complessivo di lire **416.525,10**.

La maggior parte di tali vertenze furono di mano in mano esaminate e discusse. Alcune riconosciute inattendibili vennero del tutto respinte; altre, e precisamente **15**, per una somma di lire **930.088,65** furono risolte mediante la corresponsione di compensi per lire **213.858,96** (ivi comprese lire 32.800 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 **53** per lire **10.866.343,62** accordando compensi per lire **2.092.622,25** (ivi comprese lire 111.446,06 per condoni di multe).

Complessivamente quindi nello scorso esercizio finanziario furono definite **68** vertenze per una somma di lire **11.796.432,27** mediante corresponsione di compensi per lire **2.306.481,21** corrispondenti ad una percentuale del 19,55 %.

49. Liquidazioni. — Per i lavori a carico della parte straordinaria del bilancio (conto patrimoniale) e delle spese complementari, furono presentate **531** liquidazioni finali per un importo di lire **46.102.307,81**.

50. Espropriazioni ed asservimenti. — Per nuovi impianti su linee in esercizio furono approvati progetti per lavori richiedenti una superficie di m² **4.442.003** e per un importo, fabbricati compresi, di lire **33.495.193**.

Per le espropriazioni relative a progetti approvati nell'esercizio 1926-27 e nei precedenti furono determinate indennità di espropriazione riguardanti una superficie di m² **1.125.317** per un ammontare di lire **5.075.488** e si effettuarono depositi o pagamenti diretti per una superficie di m² **1.598.078** e per un ammontare di lire **5.155.089**.

Durante l'esercizio 1926-27 furono approvati **5** progetti di lavori per impianti idroelettrici e per la elettrificazione delle linee richiedenti l'espropriazione di circa m² **37.500** di terreno e la imposizione di servitù di elettrodotto e di passaggio di altri m² **2.291.000** di terreno per un importo complessivo preventivato di lire **1.045.800**.

Per le espropriazioni e gli asservimenti relativi a progetti approvati nel detto esercizio e nei precedenti furono determinate indennità per una superficie espropriata di m² **281.718** ed asservita di m² **470.899** per un ammontare di lire **777.243**. Furono, inoltre, effettuati pagamenti diretti o depositi delle indennità concordate per la somma di lire **422.128** riferentesi ad una superficie espropriata di m² **63.143** di terreno e di m² **145.451** di terreno asservito.

51. Incendi. — Gli incendi denunciati nelle proprietà limitrofe alla ferrovia ed attribuibili al passaggio delle locomotive furono **875**.

Nella maggiore parte dei casi la responsabilità dell'Amministrazione non venne peraltro riconosciuta. Gli indennizzi corrisposti nell'esercizio finanziario 1926-27 ammontano complessivamente a lire **266.170**.

52. Concessioni diverse. — Vennero concluse **571** convenzioni, di cui **357** per concessioni di attraversamenti elettrici; **143** per attraversamenti con condutture d'acqua; **71** per attraversamenti diversi ed **86** per impianti a distanza ridotta.

Altre 934 domande per concessioni diverse erano in corso al 30 giugno 1927.

53. Vendite, permuta ed acquisti. — Si procedette a **29** vendite di terreni non necessari per l'esercizio ferroviario per una superficie di m² **129.227** per il prezzo complessivo di lire **1.059.683,75**.

Si effettuarono **12** permuta di terreno con terzi nelle quali l'Amministrazione ferroviaria cedette m² **13.129,62** di terreno acquistandone m² **13.801,11** e pagando a conguaglio la somma di lire **2.992**.

Vennero, inoltre, acquistati con contratti di compravendita m² **40.865** di terreno ed il palazzo della Direzione compartimentale di Ancona, incontrando una spesa complessiva di lire **4.053.330**. Vennero, infine, ceduti gratuitamente all'Amministrazione m² **7.622** ed un fabbricato.

54. Consegne dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — Vennero stipulate **75** convenzioni per consegne a Comuni di piazzali esterni o strade di accesso alle stazioni ed al 30 giugno 1927 erano in corso **114** trattative per altre consegne del genere.

55. Affitti attivi e passivi, proventi diversi. — Al 30 giugno 1927 erano in corso **8.245** contratti per la concessione a terzi di terreni e fabbricati ferroviari per canoni ammontanti complessivamente a lire **2.211.688** con un provento in più, rispetto all'esercizio precedente, di lire 305.139. A tale epoca erano altresì in corso **122** con-

tratti per l'affitto di terreni e fabbricati di proprietà di terzi per canoni ammontanti complessivamente a lire **1.134.004**.

Inoltre, al 30 giugno 1927 erano in corso **26.401** concessioni di alloggi al personale ai sensi del Capo V delle disposizioni sulle competenze accessorie, per canoni ammontanti complessivamente a lire **8.830.583**.

Durante l'accennato esercizio fu complessivamente ricavato dagli sfalci d'erba e dallo scalvo siepi un provento di lire **431.917** con una differenza in più di lire **42.227** rispetto all'esercizio precedente.

56. Attività agricola forestale. — Durante l'esercizio finanziario 1926-27 non è stato eseguito alcun nuovo imboscamento. Si è provveduto al risarcimento, mediante la sostituzione delle piante morte o deperite, degl'impianti fin qui eseguiti.

Al 30 giugno 1927 la consistenza del patrimonio forestale dell'Amministrazione era la seguente:

eucalipti: **184.600** di cui **28.400** circa hanno raggiunto la maturità;

pioppi del Canada: **82.500** di cui circa **40.000** hanno raggiunto la maturità per un razionale sfruttamento industriale;

gelsi: **8.500** di cui circa **7.200** danno già ottimo ed abbondante prodotto;

altre alberature: esistono, inoltre, disseminati lungo le linee e negli stralci esterni alla ferrovia circa **14.500** alberi da frutta, **206.450** alberi di alto fusto di essenze diverse e circa **2.000.000** di ceppaie di specie diverse.

57. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — Durante l'esercizio finanziario 1926-27 i lavori compiuti ammontano a lire **6.576.566,39**.

Furono costruiti **133** deviatori, dei quali **74** inglesi doppi e **9** inglesi semplici, **24** intersezioni diverse, **289** cuori, **937** aghi e contraghi e **978** rotaie speciali per deviatori, nonché tonnellate **1.070** circa di materiali d'armamento, tonnellate **320** di pezzi diversi di meccanismi e materiale fisso e tonnellate **15** di attrezzi.

Nell'esecuzione dei lavori affidati all'officina vennero reimpiegati mediante opportuna cernita e riparazione forti quantitativi di materiali usati servibili e fuori uso, curando in modo particolare la riutilizzazione delle rotaie usate.

Fra i lavori eseguiti dall'officina è notevole l'impianto di serbatoi, tubazioni e motori ad aria compressa e 5 piattaforme di grande diametro, la costruzione di un bivio con deviatori tg. 0,065 ad aghi elastici e la costruzione di un nuovo tipo di carrello a motore per il personale di linea.

Negli impianti dell'officina è stata apportata una notevole miglioria nella cabina di trasformazione mediante l'allacciamento con una nuova linea primaria

a 9.000 volt della Società elettrica del Valdarno fornitrice dell'energia elettrica per eliminare le interruzioni di corrente che una volta erano assai frequenti.

Le spese generali d'officina, in conseguenza della ottima utilizzazione del macchinario e della mano d'opera, si sono mantenute in proporzioni assai modeste, tantochè nonostante la riduzione già effettuata dal 100 % al 90 % della quota sulla mano d'opera impiegata nella esecuzione dei diversi lavori, si ritiene ora di potere apportare per il nuovo esercizio una ulteriore riduzione del 5 %.

58. Cantiere di Livorno per la iniezione dei legnami e treno cantiere mobile. —

Durante l'esercizio 1926-27 nel cantiere di Livorno furono iniettate **731.295** traverse e metri cubi **3.302,028** di legnami speciali.

La produzione media giornaliera è stata, fino al 12 ottobre 1926, di 2.400 traverse iniettate, in dipendenza della precedente intensificata produzione, come già venne indicato nella relazione dello scorso anno.

Dal 13 ottobre 1926 venne ulteriormente intensificata la produzione, effettuando due turni consecutivi giornalieri di lavorazione per potere iniettare nel minor tempo possibile tutte le traverse già ben stagionate onde ovviare al loro deperimento.

La produzione stessa è stata così portata a circa **4.000** traverse iniettate e spedite giornalmente.

Il prezzo di addebito delle operazioni d'iniezione per ogni traversa, già ridotto lo scorso anno a lire 1,55, ha potuto essere ulteriormente ribassato quest'anno a lire **1,50** in virtù della sempre migliore utilizzazione della mano d'opera e dei mezzi di esercizio di cui è dotato il cantiere e specialmente in dipendenza dell'aumentata produzione, senza sensibile aggravio delle spese generali del cantiere.

Le traverse iniettate vennero, come ormai di consueto, a mezzo di apposito macchinario forate e spianate in cantiere conseguendosi il vantaggio di una maggiore rapidità ed esattezza nella posa in opera, di una sensibile economia, poichè tale lavorazione costa in cantiere meno che se eseguita sulle linee, e dà una migliore penetrazione e conservazione della miscela sterilizzatrice.

Il treno cantiere mobile, durante l'esercizio 1926-27, ha eseguito la sua quarta campagna di iniezione presso la stazione di Foligno raggiungendo il quantitativo di **177.443** traverse iniettate con una media di circa **1.000** traverse per ogni giorno lavorativo.

Per le iniezioni eseguite a mezzo del treno si è potuto pure limitare l'addebito a magazzino a lire **1,50** per traversa iniettata, conseguendosi inoltre anche un notevole risparmio nelle spese di trasporto poichè le traverse iniettate dal treno furono tutte ricevute in stazioni di collaudo assai prossime a Foligno.

PRATICHE RELATIVE AI PROGETTI ED AI LAVORI
CHE VENGONO ESEGUITI PER CONTO DELL'AMMINISTRAZIONE
DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI.

59. **Progetto di nuovi edifici postali e telegrafici.** — In base al R. decreto-legge 7 agosto 1925, n. 1574, fu devoluto all'Amministrazione ferroviaria lo studio dei progetti e la costruzione dei nuovi uffici postali e telegrafici nonchè la esecuzione di lavori di manutenzione di una certa importanza negli edifici medesimi ed in quelli già esistenti.

In ottemperanza al detto decreto le ferrovie dello Stato hanno provveduto allo studio delle proposte riguardanti la costruzione di nuovi palazzi postali e telegrafici nelle città di :

a) *Verona* — per un importo dei lavori e delle espropriazioni di lire 5.650.000. — I lavori verranno appaltati nell'esercizio 1927-28;

b) *Lucca* — per un importo dei lavori di lire 2.500.000. — I lavori sono in avanzato stato di esecuzione per quanto riguarda l'ossatura dell'edificio;

c) *Cuneo* — per un importo dei lavori di lire 4.400.000. — I lavori verranno ultimati entro il settembre 1927;

d) *Taranto* — per un importo dei lavori di lire 2.500.000. — I lavori sono stati appaltati ed iniziati;

e) *Cremona* — per un importo dei lavori di lire 3.200.000. — I lavori verranno appaltati nel prossimo esercizio;

f) *Pisa* — per un importo dei lavori di lire 6.000.000. — I lavori sono in corso;

g) *Ferrara* — per un importo dei lavori di lire 5.000.000. — I lavori sono già stati appaltati;

h) *Rovigo* — per un importo dei lavori di lire 3.400.000. — I lavori sono già stati appaltati;

i) *Nuoro* — per un importo dei lavori di lire 1.920.000. — I lavori sono in corso di esecuzione e verranno ultimati entro quest'anno.

Si è poi provveduto alle espropriazioni per i fabbricati di Girgenti e Pola e sono in corso di studio i progetti per gli edifici nelle città di Novara, Benevento, Salerno, Forlì, Palermo, Bologna, Cagliari, Alessandria, Lecce.

60. Case economiche per i postelegrafonici. — In base al R. decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2243, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato è stata incaricata dello studio e della costruzione di case economiche per i funzionari ed agenti dell'Amministrazione postale e telegrafica.

Giusto tale decreto, le ferrovie dello Stato hanno finora provveduto allo studio di due proposte per la costruzione di due gruppi di case economiche a Milano (via Zara).

I *gruppo* — per un importo dei lavori e delle espropriazioni di lire 9.560.000. — I lavori, già appaltati, sono in corso.

Il *gruppo* — per un importo dei lavori di lire 1.990.000. — La proposta trovasi all'approvazione della Direzione generale delle poste e telegrafi.

Trovansi inoltre in istudio progetti per la costruzione di case economiche nelle città di Napoli, Bologna e Brescia.

I. — ELENCO DEI PRINCIPALI DANNI DI FORZA
E RELATIVI LAVORI ESEGUITI O
(vedere punto

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto
Torino	Vado-Savona	Corrosioni dovute alle mareggiate di un tratto di rilevato ferroviario tra le stazioni di Vado Ligure e Vado Mare.
	Savona-Carmagnola	Corrosioni del fiume Tanaro alla ferrovia fra i km. 46,010 e 46,030.
	Id.	Costruzione di un tombino al km. 49,824 e scivola.
	Id.	Corrosioni del fiume Tanaro al rilevato ferroviario presso Bastia fra i km. 59,315 e 59,515.
	Bastia-Mondovì	Scalzamento della spalla destra del ponte obliquo a due luci da m. 18,76 (ciascuno) sul torrente Ellero al chilometro 1,254.
	Cantalupo-Cavallermaggiore	Lesioni al rivestimento murario della galleria Fey e lesioni al muro di sostegno verso il binario della cunetta ed ostruzione dello scarico.
	Id.	Deformazione rivestimento in galleria Fey in seguito a pressione della marna.
	Id.	Allagamento e interrimento binario fra i km. 33 e 34,500 e in stazione di Incisa Belbo per straripamento del torrente Belbo l'8 maggio 1927.
	Linee diverse	Danni causati dalle alluvioni del 30 e 31 ottobre 1926.
	Id.	Danni causati dalle alluvioni del 17, 18, 19, 20 e 21 novembre 1926.
	Torino-Genova	Allagamento e insabbiamento della linea fra i km. 42,800 e 43,100 per straripamento del Rio Novaro il 4 settembre 1926.
	Alessandria-Acqui	Frana nella trincea al km. 15,000 e 27,000 causata dalle piogge della primavera 1927.
	San Giuseppe-Acqui	Smottamenti e frane al km. 33,000 causate dalle piogge della primavera 1927.
	Milano	Genova-Ovada-Asti
Id.		Allagamento e interrimento binario fra i km. 97,000 e 100,000 causati dai temporali dei giorni 3 e 8 maggio 1927.
Milano-Domodossola		Distruzione parziale della squadra rialzo di Arona causata in seguito ad incendio avvenuto il 25 maggio 1927.
Oleggio-Pino		Ingombro cunette fra i km. 48,600 e km. 50,000 in seguito alle piogge torrenziali dei primi di novembre 1926.
Arona-Domodossola	Smottamento terriccio alla casa cantoniera al km. 46 fra le stazioni di Vogogna e Beura causa le forti piogge dei primi di novembre 1926.	

MAGGIORE, CONSEGUENTI INTERRUZIONI DELL'ESERCIZIO
ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1927.

19 a pag. 56)

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
Non si ebbero interruzioni.	Costruzione di un muro di rivestimento.	45.000	Ultimato.
Id.	Provvista e posa in opera di buzzoni con filo ferro zincato con ciottoloni.	57.000	Id.
Id.	Costruzione scivolone e ponticello in muratura per evitare continue frane.	56.000	In corso.
Id.	Posa in opera massi di pietra e sistemazione pennelli esistenti.	165.000	Id.
Id.	Ricostruzione difesa della spalla e del muro d'argine destro e costruzione di platea di rivestimento onde impedire le corrosioni del fondo.	238.000	Id.
Id.	Rifacimento parziale del rivestimento murario e rifacimento parziale del muro degradato e sistemazione dello scarico con tubazione in cemento.	40.000	Ultimato.
Id.	Abbassamento del binario per assicurare il minimo franco.	21.200	Id.
Ore 2.	Riparazione fabbricati, vagliatura della massicciata e spurgo fossi.	10.000	Id.
Id.	Riparazione coperture, ricambio vetri fabbricato viaggiatori e caselli, sgombro frane.	101.600	Quasi ultimato.
Id.	Riparazione coperture, ricambio vetri fabbricato viaggiatori e caselli, sgombro frane.	59.000	Ultimato.
Ore 3.	Vagliatura massicciata e consolidamento argine del Rio Novaro.	9.800	Id.
—	Rimozione materie cadute.	24.800	Id.
—	Rimozione materie cadute.	10.000	Id.
—	Vagliatura massicciata e spurgo fossi.		
—	Id.	7.000	In corso.
—	Ricostruzione in muratura della parte distrutta.	50.000	Id.
—	Sgombero cunette.	8.500	Ultimato.
Ore 7.	Sgombero materiale e costruzione di muretti di sostegno.	9.000	Id.

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	
<i>segue:</i> Milano	Arona-Domodossola	Scopertura dei gabbioni e protezione della spalla, lato Arona del ponte al km. 25 e corrosione della sponda destra del fiume.	
	Id.	Distruzione del fabbricato della squadra di rialzo di Arona e danni alla tettoia ricovero riparandi in seguito all'incendio sviluppatosi il 5 maggio 1927.	
	Domodossola-Iselle	Caduta massi pericolanti fra i km. 2,500 e 9,700.	
	Colico-Sondrio	Allagamento di alcuni tratti della linea tra Sondrio e S. Pietro Berbenno in seguito a straripamento del fiume Adda (31 ottobre e 1 novembre 1926). Distruzione di un tratto di pennello di difesa lungo la sponda destra.	
	Milano-Verona	Sconvolgimento tetti fabbricati ed avarie alla condotta elettrica del blocco e dei segnali presso la stazione di Cassano d'Adda in seguito ad un forte nubifragio verificatosi il giorno 11 giugno 1927.	
	Parma-Pontremoli	Movimento franoso al Rio Scorza fra Solignano e Valmozzola nel dicembre 1926.	
	Id.	Frana all'imbocco lato Parma della Galleria Cà di Bada fra Valmozzola e Solignano nel dicembre 1926.	
	Id.	Movimento franoso al km. 33,300 fra Citerna e Selva del Bocchetto nel gennaio 1927.	
	Id.	Danneggiamenti tetti e camini fabbricato viaggiatori e magazzino merci piccola velocità delle stazioni di Vicofertile e Collecchio e case cantoniere 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 da forte temporale l'11 maggio 1927.	
	Bologna-Padova	Frane nel rilevato ferroviario a monte della linea fra i km. 75,500 e 76,000.	
	Rovigo-Chioggia	Smottamento del rilevato ferroviario fra i km. 33,860 e 34,210.	
	Id.	Smottamento del rilevato ferroviario fra i km. 37,950 e 38,000.	
	Venezia	Mestre-Primolano	Caduta massi e material detritici al km. 57,130, fra Bassano e Solagna, con svio treno 514, del 27 luglio 1926.
		Belluno-Calalzo	Interrimento linea in seguito a piogge torrenziali ai km. 22,500, 28,700, 28,750, 30,200 e 33,400, il 29 ottobre 1926.
Id.		Caduta massi al km. 28,800, fra Ospitale e Perarolo, e svio locomotiva treno 2212, il 21 novembre 1926.	

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
—	Completamento e ricarica delle gabbionate.	40.000	Ultimato.
—	Ricostruzione delle opere distrutte.	50.000	In corso.
—	Abbattimento massi e formazione staccionate di difesa.	16.500	Ultimato.
Poche ore con soppressione di due soli treni.	Ripristino pennello.	26.000	Id.
—	Ripristino impianti danneggiati.	70.000	In corso.
—	Deviazione acqua mediante cunicoli e fossi, sgombramento materiali, splateamento in corrispondenza travata.	65.000	Proposta in corso di studio.
—	Fossi di guardia, sbarramenti, palizzate, canaletti per conduzione d'acqua.	25.000	Id.
—	Imbrigliamenti con piccole palizzate.	3.000	Id.
—	—	6.900	Compilata proposta.
Rallentamenti dei treni pari dal 13 al 30 febbraio 1927.	Consolidamento con drenaggi e ricarica della massicciata.	9.000	Ultimato.
—	Consolidamento del rilevato a mezzo drenaggi e ricarica della massicciata.	15.400	Id.
—	Id.	15.400	Id.
Dalle ore 20 del 27 luglio alle ore 8 del 28 luglio.	Costruzione di un muro di sostegno.	9.200	Id.
Dalle ore 16 del 29 ottobre alle ore 6 del 30 ottobre.	Sopraelevazione di un muro paramassi.	9.500	Id.
Dalle ore 19 del 21 novembre alle ore 9 del 22 novembre.	Il rimanente dei lavori conseguenziali è in corso di appalto o di approvazione.	150.000	Da iniziare.
Dalle ore 19 del 21 novembre alle ore 9 del 22 novembre.	I lavori per tale incidente sono compresi nella proposta sopra accennata.	—	Id.

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto	
<i>segue :</i> Venezia	Belluno-Calalzo	Caduta massi al km. 22,250, fra Castellavazzo ed Ospitale, il 25 febbraio 1927.	
	Id.	Caduta massi e materiale detritico al km. 30,135, fra Ospitale e Perarolo, il 18 marzo 1927.	
	Ala Brennero	Abbattimento in conseguenza della piena del fiume Isarco dell'1 novembre 1926 di circa ml. 80 del muro di sostegno della sede ferroviaria al km. 167,550 fra le stazioni di Campodazzo e Ponte Isarco.	
	Id.	Asportazione in conseguenza della piena del fiume Isarco dell'1 novembre 1926 di alcuni tratti della difesa del rilevato ferroviario fra le stazioni di Ponte Isarco e Chiusa.	
	Id.	31 gennaio 1927. Caduta sulla linea fra le stazioni di Calliano-Mattarello di una frana di grossi massi.	
	Bolzano-Malles	Asportazione in seguito alla piena del fiume Adige dell'1 novembre 1926, dell'argine ferroviario fra i chilometri 16,130, e 16,200 e fra i chilometri 23,515, e 23,540 fra le stazioni di Vilpiano e Maia Bassa. Asportazione, sempre in conseguenza della piena suddetta, di una parte della scogliera al piede del muro di sostegno della ferrovia fra le stazioni di Bolzano e Ponte d'Adige. In dipendenza della rotta verificatasi fra Maia Bassa e Lana si ebbe a lamentare la caduta nel fiume di un treno con la morte di due agenti del personale di macchina.	
	Fortezza-S. Candido	Frangimento del rilevato ferroviario al km. 168,780 fra le stazioni di Aica e Rio di Pusteria in seguito alla pioggia torrenziale dell'1 novembre 1926.	
	Milano-Venezia	Incendio di parte del capannone montaggio delle Officine Veicoli di Vicenza (20 agosto 1926).	
	Desenzano-Desenzano Porto	Ripetuto completo allagamento dello scalo lacuale per le burrasche del Lago di Garda, con rimozione di parte della ghiaia della massicciata dei binari ed asportazione di parte della scogliera di protezione del rilevato ferroviario presso gli scambi d'ingresso alla stazione.	
	Verona-Brennero	Affondamento ed asportazione di alcuni tratti di scogliera della ferrovia e danni a muri di rivestimento in seguito alle piene eccezionali del fiume Adige.	
	Trieste	Postumia G.-Trieste C.le	Frane e scoscendimenti sulla sede ferroviaria sulla tratta Santa Croce di Trieste-Trieste C.le in seguito al nubifragio del 27-28 settembre 1926.
		Piedicolle-Trieste C. M.	Frana al km. 165,000 fra le stazioni di Prevacina e Castel Rifemberg in seguito al nubifragio del 27-28 settembre 1926.
		Canfanaro-Rovigno	Sconvolgimento della massicciata stradale del binario di corsa nella stazione di Rovigno in seguito alla mareggiata del 24-26 ottobre 1926.
Udine-Tarvisio-Fusine Laghi		Danni causati dal ciclone del 22 e 23 novembre 1926 alla linea Tarvisio-Fusine Laghi.	

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
Ritardo 10' treno 566 (ore 14,45) linea ristabilita ore 16,35.	Provvedimenti in corso di studio.	—	—
Dalle ore 10,40' alle ore 11,15.	Costruzione di una briglia e rastrellamento massi.	18.500	Ultimato.
2 giorni.	Ripristino della banchina e del muraglione.	400.000	Id.
—	Ripristino delle difese e riparazione del muro di sponda.	330.000	Id.
9 ore	Sgombro dei massi caduti, abbattimento e rastrellamento di quelli pericolanti e ripristino delle difese contro la caduta di altro materiale.	152.000	In corso.
9 giorni.	Vennero subito ripristinati gli argini ferroviari ed in seguito il ricarico delle scogliere fra Bolzano e Ponte d'Adige.	360.000	Ultimato.
—	Costruzione di muro di sostegno e ricostruzione della cunetta in muratura lungo la scarpata.	120.000	Id.
—	Completo ripristino del capannone.	1.790.500	In corso.
Sospese alcune tradotte merci.	Ripristino binari, massicciata, piazzale e scogliera di difesa.	28.100	Ultimato, salvo ricarico scogliera (in corso).
—	Ricarico scogliere e riparazione ai muri di rivestimento.	18.600	In corso.
10 ore	Sgombero di terra e costruzione muri di sostegno.	200.000	Id.
18 ore	Sgombero di terra, drenaggi e muri di rivestimento.	133.000	Id.
13 ore	Sgombero, ricostruzione di selciato e scogliera, nonchè spostamento del binario.	243.000	Id.
36 ore	Fascio di rotaie. Si eseguirà un nuovo manufatto nel prossimo agosto.	60.000	Id.

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto
<i>segue:</i> Trieste	Udine-Tarvisio-Fusine Laghi	Incendio della casa cantoniera al km. 43,744 avvenuto il 21 febbraio 1927.
	Id.	Ciclone del 29 ottobre 1926 che causò danni lungo la linea.
	Piedicolle-Trieste C. M.	Frana e corrosione del torrente Baca minacciante la linea ferroviaria fra i km. 104,940 e 105,140.
	Id.	Alluvione del 9-10 ottobre 1926 fra le stazioni di Piedicolle e Canale d'Isonzo.
	Id.	Alluvione del 18 giugno 1926 fra le stazioni di Auzza e San Mauro.
	Gorizia-Prevacina-Aidussina	Alluvione del 27-28 novembre 1926 sulla tratta Gorizia Montesanto-Prevacina-Aidussina.
	Udine-Cormons-Monfalcone-Bivio Aurisina	Alluvione della fine di ottobre 1926 che causò danni al piano caricatore coperto della stazione di S. Giovanni di Manzano ed alla sede ferroviaria fra i km. 37,500 e 43,400.
	Id.	Ciclone del 30 ottobre 1926 che causò la rottura di vetri della tettoia del fabbrica'o viaggiatori della stazione di Udine.
	Casarsa-Gemona	Piena del Tagliamento del novembre 1926 presso la Fermata di Cornino.
Genova	Genova Sampierdarena-Ventimiglia	Caduta di ml. 30 circa del muro di sostegno del piazzale merci piccola velocità della stazione di Celle Ligure con corrosione del rilevato, scalzamento e successivo crollo del Magazzino merci; scoscendimenti e deformazioni del muro di rivestimento del rilevato e corrosioni del rilevato stesso al km. 34,725-760 fra le stazioni di Celle ed Albissola Capo, in conseguenza delle eccezionali mareggiate dell'ottobre e novembre 1926 e con interruzione dell'esercizio il giorno 1 e 2 novembre 1926.
	Id.	Frana caduta dalla falda a monte della ferrovia in corrispondenza al km. 139,570-590 fra le stazioni di Ospedaletti Ligure e Borghera il giorno 9 novembre 1926.
	Id.	Caduta del muro di sostegno al km. 2,320 fra le stazioni di Genova Cornigliano e Genova Sestri Ponente per un tratto di m. 6 e conseguente corrosione del rilevato ferroviario con formazione di vuoto di m. 10 di lunghezza e m. 6 di altezza sotto il binario, in seguito all'eccezionale mareggiata dei giorni 20 e 21 novembre 1926.
	Bivio Polcevera-Acqui	Danni ai fabbricati lungo la linea in seguito a bufere nel novembre 1926.
	Id.	Scoscendimento falda a monte della ferrovia al km. 15 fra le stazioni di Genova Granara e Genova Acquasana a causa maltempo il 20 novembre 1926.
	Alessandria-Ovada	Frammenti diversi lungo la linea per prolungate piogge del novembre 1926.
	Alessandria (Bivio Bormida) Genova	Scalzamento di m. 250 di muro di sostegno lungo il Polcevera al km. 154,302-506; 155,500-552 e caduta di due tratti del muro medesimo ai km. 153,870-912 e 155,522-552 in conseguenza della piena del torrente nel novembre 1926.

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
—	Ripristino della casa cantoniera.	20.000	Ultimato.
20 ore	Ripristino e difese.	375.000	In corso.
—	Ricarico e puntellamenti. I lavori approvati si eseguiranno prima dell'autunno 1927.	540.000	Id.
36 ore	Ripristino danni ed opere nuove di difesa.	1.680.000	Id.
—	Ripristino danni e nuove difese.	200.000	Id.
—	Ripristino danni e difese.	470.000	Id.
20 ore	Ripristino danni e difese.	120.000	Id.
—	Ripristino danni.	30.000	Id.
—	Ripristino danni.	26.000	Ultimati.
24 ore circa	Getto di gabbioni riempiti di pietrame in scapoli e formazione di una alta scogliera di protezione.	169.000	In stazione di Celle il lavoro è in corso e al km. 34,725-760 il lavoro è ultimato.
4 ore circa	Sgombro delle materie franate.	400	Ultimato.
33 ore circa	Getto di gabbioni riempiti con sacchi di ghiaia, pietrame; gettata di una scogliera di protezione.	11.500	Id.
—	Riparazione di coperture dei fabbricati danneggiati e costruzioni difese contro i torrenti e alla frane.	87.000	Id.
3 ore	Riparazione muri sostegno, scarpate, sgombro cunette e rinforzo muri.	58.000	Id.
—	Sistemazione frane.	55.000	Id.
—	Lavoro provvisorio: difesa con gabbioni di filo ferro riempiti di pietrame, gettata di sacchi calce e massi naturali.	70.000	Id.
—	Lavoro definitivo: sottomurazione con costruzione di Berma e ricostruzione dei tratti di muro rovinati.	550.000	In corso.

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto
<i>segue:</i>		
Genova	Alessandria (Bivio Bornida)-Genova	Scalzamento di un tratto di muro di sostegno lungo il Polcevera al km. 154,154-284 in seguito a piena del torrente nel novembre 1926.
Firenze	Borgo San Lorenzo-Pontassieve	Piena e disalveamento del fiume Sieve in seguito al nubifragio della notte fra il 21 ed il 22 novembre 1926, che provocarono la parziale rovina del ponte a travi metalliche in due luci di m. 35 ciascuna al chilometro 20,916 e l'asportazione del ponticello di luce m. 2,00 al km. 21,128.
	Id.	Alluvione della notte fra il 9 e il 10 novembre 1926 in seguito alla quale ingrossavano il fosso S. Romolo al km. 22,660 ed il fosso Caroti al km. 22,830 ed otturarono con le materie trasportate i rispettivi ponticelli ferroviari ed ingombrarono la sede ferroviaria.
	Chiusi-Empoli	Frana verificatasi l'11 novembre 1926 in seguito ad insistenti piogge nella trincea al km. 251,300.
	Firenze-Faenza	Smottamenti verificatisi il 24 febbraio 1927 nella ripida falda della trincea a monte del km. 64,144, che ingombrarono la sede stradale con terra e fango misti a pietre.
	Lucca-Castelnuovo G.	Frana della falda a monte della ferrovia il 9 novembre 1926 fra i km. 43,659 e 43,864.
	Id.	Fornello prodottosi nella galleria Coli durante l'esecuzione dei lavori di consolidamento, avvenuto il 26 aprile 1927.
Roma	Roma-Civitavecchia-Grosseto	Dissesto ed asportazione parziale della copertura dei tetti dei fabbricati fra Tarquinia e Grosseto in seguito a forte ciclone del 5 e 6 agosto 1926. Dissesto ed asportazione parziale della copertura dei tetti dei fabbricati fra Civitavecchia-Roma in seguito a forte uragano del 6 settembre 1926. Dissesto ed asportazione parziale della copertura dei tetti fra le fermate di Sant'Agostino e Civitavecchia in seguito a forte ciclone del 19 novembre 1926. Manifestazione di alcune lesioni nei muri della casa cantoniera al km. 23,124.
	Albano-Nettuno	Nubifragio del 27 al 28 giugno 1926. Bufera di vento e pioggia torrenziale con allagamento del binario ed asportazione della massicciata fra i km. 0,857 e 3,975 fra le stazioni di Albano e Cecchina. La bufera di vento che imperversò la notte stessa causò danni alle case cantoniere con il conseguente scoperchiamento di tetti.

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
—	Sottofondazione del muro scalzato.	100.000	Ultimato.
20 giorni	Sistemazione provvisoria per riattivare l'esercizio, consistente nell'alzamento della travata lato Pontassieve, nell'applicazione di mensoloni alla detta travata, nella costruzione di una stilata in legname per sostegno della travata in sostituzione della spalla lato Pontassieve rovinata, nella formazione di cataste e fasci di rotaie per ripristinare la continuità della sede stradale in corrispondenza dei varchi praticati dalle acque nel rilevato. Ricostruzione del ponticello di luce m. 2,00 al km. 21,128.	600.000	Ultimati. Resta da eseguirsi la costruzione in deviazione di un nuovo ponte a travi metalliche in tre luci di m. 58,20 la centrale e di m. 25,35 le due laterali, per cui è in corso di approvazione la relativa proposta per un importo di lire 2.736.000.
1 ora	Sgombro della sede stradale, riapertura delle luci dei ponticelli e sfociatura degli alvei nel tratto a valle della ferrovia.	50.000	Ultimati.
3 ore	Sgombro delle materie franate e sbancamento parziale della trincea.	7.000	Id.
3 ore	Sgombro delle materie franate e scarico della falda.	20.000	Id.
ore 4,30	Sgombro delle materie franate.	4.000	Ultimato. È in corso di studio il consolidamento della falda franosa a monte.
ore 75	Sgombro materie franate e sistemazione e riempimento del vano formatosi nel terreno di proprietà privata sovrastante alla galleria.	12.400	Ultimato.
—	Ricostruzione parziale e sistemazione copertura.	20.000	Id.
—	Ricostruzione parziale e sistemazione copertura.	80.000	Id.
—	Ricostruzione parziale e sistemazione copertura.	77.000	In corso.
—	Sistemazione in genere delle murature in e sopra fondazioni.	50.000	Ultimato.
Nella notte del 27 al 28 giugno 1926.	Risanamento massicciata, spurgo cunette, riparazione ai tetti.	58.000	Id.

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto
<p><i>segue:</i></p> <p>Roma</p> <p>Ancona</p>	<p>Roma-Avezzano</p> <p>Id.</p> <p>Sulmona-Isernia</p> <p>Caianello-Isernia</p> <p>Rimini-Ancona</p> <p>Ancona-San Benedetto</p> <p>Rimini-Ancona Fabriano-Falconara Fabriano-Portocivitanova Fabriano-Urbino Ancona-Scali</p> <p>Ancona e Scali</p> <p>Terni-Falconara</p> <p>Sella di Corno-Terni</p>	<p>Sconnessione e minaccia di caduta del muro di sostegno ad archi e pilastri fra i km. 77,409 e 77,475 fra le stazioni di Carsoli e Colli di M. Bove. novembre 1926.</p> <p>Frana alla falda montana sinistra al km. 33,119 fra le stazioni di Palombara e Montecelio, gennajo 1927.</p> <p>Scoscendimento della scarpata sinistra del rilevato tra i km. 127,811 e 127,835, fra la fermata di Pe.che e la stazione di Isernia, il 20 gennajo 1927.</p> <p>Scoscendimento della scarpata destra della trincea tra i km. 41,619 e 41,642, fra le stazioni di S. Agapito e di Isernia, il 9 novembre 1926.</p> <p>Nei giorni 5-6 dicembre 1926 e 20-21 gennajo 1927 violenti mareggiate causarono seri danni al rilevato ferroviario, alle opere di difesa ed all'armamento nei tratti tra Pesaro e Faou, tra Falconara ed Ancona, ed in stazione di Ancona.</p> <p>Negli stessi giorni 5-7 dicembre 1926 e 20-21 gennajo 1927 si ebbero gravi danni alla linea per violenti mareggiate con asportazione di rilevato e relative difese, fra le stazioni di Porto Recanati e di Potenza Picena, e con minaccia di danni ad una casa cantoniera fra le stazioni di Porto San Giorgio e Pedaso.</p> <p>Le bufere avutesi a varie riprese specialmente nei giorni 4 e 5 dicembre 1926, causarono danni a tetti e camini, rotture di vetri, allagamento di cantine e simili in molti fabbricati.</p> <p>Nel giorno 23 maggio 1927 una violenta mareggiata ha parzialmente rovesciato il muro di sostegno a mare, di massi artificiali, antistante lo scalo Marotti. Contemporaneamente si ebbero danni alle c. perture dei fabbricati di stazione.</p> <p>Frana in stazione di Nocera Umbra.</p> <p>Smottamento ai km. 156,879 e 220,481.</p>

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
—	Demolizione e ricostruzione del muro di sostegno.	95.000	Ultimato.
—	Ricostruzione di ml. 106 di muro di sostegno e del fosso di guardia.	100.000	Id.
—	Ancoraggio della condotta d'acqua per Isernia al binario. Proposta la costruzione di un drenaggio trasversale e di un banchettone alla base.	34.500	Ultimati i lavori provvisori. Non ancora approvati i definitivi.
—	Sgombro delle materie franate. Approvata la costruzione di un banchettone.	40.500	Ultimati i lavori provvisori. Non ancora iniziati quelli definitivi.
La prima mareggiata causò interruzione, al solo binario dei treni dispari, per 83 ore tra Pesaro e Fano, e per 36 ore tra Falconara ed Ancona. In questo tratto l'interruzione si ebbe anche sul binario dei treni pari, per tre ore. La seconda mareggiata non causò interruzione se non di brevissima durata.	Formazione di difese provvisorie, ripristino dei rilevati, manufatti e difese danneggiate, formazione di difese nuove.	613.000	In corso.
10 ore per la prima mareggiata. La seconda non causò interruzione.	Ripristino dei rilevati, ricostruzioni e arricchimenti di scogliere e costruzione di nuove e rivestimento di scarpate con calcestruzzo di cemento.	690.000	Id.
—	Riparazione alle parti danneggiate dei vari fabbricati.	100.000 circa	Id.
—	Riparate le coperture. In corso lo studio della proposta per il ripristino del muro danneggiato.	120.000 circa	Ultimati per la parte relativa alle coperture. Il resto del lavoro deve eseguirsi.
—	Sbancamenti e cunette.	70.000	In corso.
—	Rimozione materie cadute.	30.000 30.000	In corso lavori di consolidamento.

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto
<i>segue :</i>		
Ancona	Pescara Cle-Foggia	Sconvolgimento e corrosione in seguito alle violenti mareggiate dal dicembre 1926 del rilevato ferroviario in corrispondenza dei km. 375,480; 375,580; 386,000 e 386,070 fra le stazioni di Ortona a Mare e San Vito Lanciano.
	Id.	Uragano della notte dal 5 al 6 gennaio 1927. Notevoli danni ai coperti dei fabbricati esistenti lungo il tratto di linea da Ripalta ad Arpi.
Napoli	Cassino-Napoli	Frangimento di materie dalle scarpate della trincea km. 159,390-456, prodotto da piogge con interruzione del binario del pari.
	Napoli-Pozzuoli	Dissesti al muro di sostegno, lato mare, della trincea fra la galleria Urbana e quella del Corso Vittorio Emanuele, causati da piogge alluvionali.
	Napoli-Potenza	Dissesti al km. 11,800-900 delle opere di difesa e del muro di sottoscarpa causati da violenti mareggiate.
Bari	Cervaro-Napoli	Dissesti alle scogliere di massi naturali ai km. 75,675-725; 79,840-860; 79,914-944; 83,375-425; 76,290-340; e 79,142-197, con parziale asportazione di massi, provocati da piene del torrente Miscano.
	Id.	Dissesti alle opere di difesa contro il torrente Miscano tra i km. 83,775 e 88,725 causati dalle piene di detto torrente.
	Id.	Dissesti alle briglie del torrente Cerreto ed ai massi contenitori causati dalle piene.
	Id.	Dissesti alle scogliere e parziale asportazione dei massi artificiali ad opera del torrente Cervaro ai km. 35,160; 35,300; 40,500; 46,250 e 48,750.
	Bari-Taranto	Interruzione per asportazione massicciata in diversi punti tra Bari e San Nicandro.
	Stazione Bari	Allagamento piazzali e fabbricati con deposito di fango per altezza media cm. 40.
	Foggia-Bari	Interruzione per asportazione rilevato e massicciata fra Palese e Bari e specialmente in corrispondenza del ponte km. 645,214.
	Rocchetta-Gioia del Colle	Alluvione del 5 novembre 1926 alla sede stradale fra i km. 110,500 e 111,400.
Reggio C.	Metaponto-Reggio Calabria	Asportazione della massicciata, dissestamento di un tratto del binario di corsa, asportazione di gran parte del nuovo rilevato del piazzale della stazione di S. Andrea, in seguito a straripamento delle acque del torrente Bruno e di quelle provenienti dal vallone Capito, verificatisi il 7 ed il 29 settembre 1926.

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
—	Ricarico delle scogliere per garantire la sicurezza dell'esercizio.	140.000	In corso.
—	Riparazione ai tetti.	10.000	Ultimato.
3 ore	Sgombero delle materie franate e di quelle che minacciavano di franare.	30.000	Ultimato.
—	Ricostruzione del muro dissestato.	70.000	Ultimato.
—	Consolidamento delle opere di difesa con la formazione di massi artificiali e ricostruzione muro dissestato.	157.000	Da appaltarsi.
—	Consolidamento delle opere di difesa dissestate con la formazione di gabbionate di massi.	132.000	In corso.
—	I'.	102.000	Id.
—	Ricostruzione della briglia e dei muri contenitori.	91.500	Id.
—	Consolidamento di cinque briglie con sottostante gettata di massi artificiali.	123.000	Id.
1 giorno	Ripristino massicciata e ricostruzione muri d'ala di ponticelli, ricostruzione muretti a secco.	30.000	Ultimato.
1 giorno per treni viaggiatori, 6 giorni per le merci.	Asportazione fango, ricostruzione muri interni fabbrica viaggiatori e muri di cinta.	300.000	Da ultimare il risanamento dei binari.
2 ore	Ripristino rilevato e massicciata.	40.000	Da iniziare.
3 giorni	Movimenti di terra e ricostruzione massicciata stradale.	75.100	In corso.
13 ore 3 ore	Riattazione urgente del binario con materiali (ghiaia e scorie) trasportati con treni speciali da Catanzaro M. e costruzione di un argine provvisorio in terra adagiata ad una robusta steccinata di traverse a contatto.	111.000	In corso i lavori di arrobustimento del muro di chiusura e costruzione di un muro di chiusura con cancello al piede.

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto
<i>segue :</i>		
Reggio C.	Metaponto-Reggio Calabria	Corrosione del rilevato ferroviario con impegno anche della banchina di un tratto fra i km. 465,450 e 465,650 fra le stazioni di S. Gregorio e di Pellaro in seguito alla violenta mareggiata dal 19 al 20 gennaio 1927.
	Id.	Svio treno 7092 della notte dal 19 al 20 gennaio 1927 al km. 201,171 fra le stazioni di Crucoli e Cirò per urto contro una pianta di eucaliptus divelta e rovesciata sul binario da una tromba marina.
	Battipaglia-Reggio Calabria	Gravi danni prodotti dalla mareggiata della notte dal 19 al 20 gennaio 1927 agli impianti della squadra di rialzo in stazione di Villa S. G. ed al vicino tratto di linea compreso fra i km. 386,465 e 386,614 con asportazione quasi completa della spiaggia ed investimento della sede ferroviaria, sconvolgimento del primo dei binari e grave minaccia al binario di corsa.
Palermo	Castelvetrano-Salaparuta	Smottamenti di scarpata e piccole frane in diversi punti della linea a seguito temporale 19-20 gennaio 1927.
	Castelvetrano-Magazzolo	Scoscendimenti di terra e sconvolgimento di tratta di cunette fra Porto Palo e Sciacca a seguito temporale 19-20 gennaio 1927.
	Id.	Frana km. 66 fra Ribera e Sciacca per infiltrazione acque piovane.
	Lercara B.-Filaga-Magazzolo	Frane al km. 12,470 fra Lercara e Depupo per infiltrazione acque da monte nell'aprile 1926.
	Id.	Scoperchiamento parte di tetti fabbricato viaggiatori e cessi stazione Balata a seguito temporale 5 dicembre 1926.
	Id.	Scoscendimento sede stradale ai km. 18, 28 e 36. Demolizione parziale tegolati e comignoli. Danni agli infissi esterni casa cantoniera fra Lercara e Magazzolo a seguito temporale del 19 e 20 gennaio 1927.
	Filaga-Palazzo Adriano	Scoperchiamento tetti e danni agli infissi e comignoli casa cantoniera e fabbricato viaggiatori tra Filaga e Palazzo Adriano a seguito temporali del 19-20 gennaio 1927.
	Palermo C.-Palermo M.	Danni alle coperture dei fabbricati delle stazioni di Palermo C. e Palermo Marittima in seguito al forte alluvione del 19-20 gennaio 1927.
	Palermo-Caldare	Rottura tegolati, vetri, lucernari e infissi della casa cantoniera lungo la linea.
	Palermo-Caldare	Frantumazione terra sulle scarpate e trincee con interamenti della sede stradale ai km. 39, 52, 54, 75, 76 e 110 e scoscendimenti di terra ai km. dal 39 al 123 a causa alluvione del 19-20 gennaio 1927.
	Id.	Danni alla diga delle sorgenti di Cammarata, temporale 19-20 gennaio 1927.

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
—	Spostamento provvisorio del binario a monte per mantenere la continuità dell'esercizio, ricostruzione della scarpata e relativa difesa con gabbioni di pietrame e massi naturali di pietra granitica.	460.000	Ultimate le opere provvisorie; in corso quelle di sistemazione definitiva.
6,30 ore	Si provvede al sollecito ripristino del rilevato e della massicciata e a rimettere in rotaia la locomotiva nonchè recuperare tutto il materiale sfasciato.	10.000	Ultimato.
—	Spostamento del binario sul tratto di linea compreso fra i km. 386,465-614 e deviazione poi a monte della linea stessa utilizzando il prossimo binario del fascio di deposito carri convenientemente sopraelevato e sistemato e costruzione di una scogliera di difesa con massi naturali.	320.000	In corso di sistemazione definitiva.
—	Riparazioni, consolidamenti rilevati e trincee.	222.000	Eseguite riparazioni provvisorie.
—	Sgombro di terra e riparazione cunette.	60.000	Ultimato.
—	Salasso trasversale, sbarramento a monte con drenaggio e muretto di unghia.	45.200	Id.
—	Id. id.	45.000	Id.
—	Ricostruzione tetti.	21.500	Id.
2 giorni	Consolidamento mediante drenaggi trasversali e sbarramenti longitudinali. Ricostruzione tetti e infissi.	127.000	In corso.
—	Ricostruzione tetti, infissi e comignoli.	18.500	Ultimato.
—	Riparazioni copertura e sostituzione vetri, tegole, ambriciati, lamiera.	30.000	In corso.
—	Id. id.	18.000	Id.
—	Sgombro di terra, scavo di sbancamento.	33.500	Ultimato.
—	Ripristino buzzonate.	46.000	Id.

Compartimento	Linea	Genere del danno avvenuto
<i>segue:</i> Palermo Delegazione di Cagliari	Palermo-Bivio Trapani-Trapani	Rottura tegolati, vetri, lucernari e infissi nel magazzino merci e nella rimessa locomotive di Castelvetrano a seguito del forte vento dei giorni 19 e 20 gennaio 1927.
	Id.	Rottura tegole e capannoni officina Palermo I.lli.
	Fiumetorto-S. Agata	Asportazione tegole delle case cantoniere ai km. 56, 62, 93, 117 e dei fabbricati viaggiatori di Caronia, S. Fratello. Rottura vetri e infissi da S. Stefano a S. Agata. Caduta soffitto casa cantoniera km. 99,189 per infiltrazione acqua in conseguenza temporale 19 gennaio 1927.
	S. Agata-Messina	Danni causati dal temporale nella notte dal 13 al 14 settembre 1926 fra le stazioni di Patti e Naso Capo d'Orlando alla sede ferroviaria.
	Messina-Bicocca-Siracusa	Asportato un tratto di muro di sostegno per ml. 48 interessando la sede stradale (mareggiata del marzo 1926).
	Id.	Corrosioni alla spiaggia lungo la sede ferroviaria fra Messina Scalo e Tremestieri.
	Siracusa-Ragusa	Allagamenti alla sede ferroviaria prodotti delle acque provenienti dalla campagna, fra Pozzallo e Spaccaforno fra i km. 361,350 e 363,460.
	Canicatti-Licata	Fornello galleria 3°. Fucile km. 187,300. Al km. 116,616 asportata ml. 90 di massiciata dall'alluvione.
	Magazzolo-P. Empedocle	Al km. 118,140 asportata ml. 36 di massiciata e corroso il rilevato. Al km. 120,253 asportato ml. 80 di rilevato.
	Cagliari-G. Aranci	Officina e Deposito locomotive di Cagliari scopercchiamento del tetto (18 gennaio 1926).
	Id.	Danni causati dalla piena del Rio Mannu alla briglia di ritenuta per riserva acqua al rifornitore di Chilivani.
	Id.	Danni causati dal nubifragio del 31 marzo 1926, ai fabbricati ed impianti. Scopercchiamento tetti.
	Cagliari-G. Aranci e Chilivani-P. Torres	Danni causati dalle intemperie del 5-6 marzo 1926. Scopercchiamento tetti.

Durata della interruzione	Natura del lavoro eseguito	Importo spesa	Stato dei lavori (se in corso o ultimati)
—	Sostituzione tegole e vetri e riparazione in-fissi.	6.000	In corso.
—	Riparazione tegolati e capannoni.	25.000	Id.
—	Riparazione tegole, sostituzione vetri, ricostruzione tetti.	30.000	Id.
—	Risanamento di m. 2 per ml. 75 con una buzzonata del muro contenitore sinistro del torrente Garofalo sorpassato dalle acque.	112.000	Id.
5 ore	Difesa con buzzonata di gabbioni al chilometro 292,050 tra Giardini e Letoianni.	89.500	Ultimato.
—	Costruzione di pennelli con massi naturali.	70.000	In corso.
—	Costruzione di un ponticello di m. 3 al km. 361,529, di m. 3 al km. 363,448. Costruzione di un cunettone e di un fosso di guardia.	116.000	Ultimato.
2 giorni	Ripristino sagoma galleria.	94.000	Id.
—	Risanamento e ricarica massicciata.	6.000	In corso.
2 giorni	Ripristino rilevato.		Ultimato.
—	Riparazione copertura.	19.400	Id.
—	Riparazione di una diga in muratura.	61.600	In corso.
—	Riparazione copertura.	8.000	Id.
—	Riparazione coperture.	70.000	Ultimato.

2. — ELENCO DEI LAVORI DI RINNOVAMENTO,
RIFACIMENTO E RAFFORZAMENTO DEGLI ARMAMENTI
AUTORIZZATI DURANTE L'ESERCIZIO 1926-27.

(Vedere punto 22 a pag. 58).

a) Rinnovamento con materiali del modello F. S. 50.6 :

Compartimento	L I N E A	Binario ml.
TORINO	Torino-Confine francese	17.028
MILANO	Domodossola-Iselle	2.160
GENOVA	Genova-Spezia	4.404
»	B. Polcevera-Ovada	34.020
»	Genova e Scali	1.080
BOLOGNA	Pistoia-Bologna	1.404
	Totale	60.096

b) Rinnovamento con materiali del modello F. S. 26.3 :

Compartimento	L I N E A	Binario ml.	Deviatori e intersezioni n.
TORINO	Torino-Confine francese	11.676,00	73
»	Torino-Rho	83.826,00	70
»	Sampierdarena-Confine francese	3.396,00	2
MILANO	Arona-Domodossola	3.420,00	—
»	Rho-Arona	—	5
»	Piacenza-Rogoredo	—	3
VENEZIA	Mestre-Portogruaro	33.621,00	53
»	Mestre-Udine	104.992,00	80
TRIESTE	Postumia-Trieste	10.102,00	—
BOLOGNA	Bologna-Padova	12.888,00	8
FIRENZE	Firenze-Pistoia	62.367,00	49
»	Firenze-Faenza	65.368,00	55
»	Grosseto-Cecina	92.321,00	88
ANCONA	Terni-Falconara	4.616,00	—
ROMA	Roma-Cassino	1.692,00	—
»	Civitavecchia-Grosseto	107.498,00	48
NAPOLI	Cervaro-Napoli	48.708,00	39
»	Napoli-Potenza	24.720,00	59
REGGIO C.	Battipaglia-Reggio C.	33.000,00	17
	Totali	704.211,00	649

c) Rinnovamento con materiali del modello R. A. 36 S.:

Compartimento	LINEA	Binario	Deviatori e intersezioni
		ml.	n.
TORINO	Santhià-Arona	1.080,00	—
»	Torino-Rho	—	3
»	Chivasso-Aosta	756,00	—
MILANO	Lecco-Colico	10.932,00	—
VENEZIA	Treviso-Belluno	7.426,00	—
»	Stazione di Venezia S. Lucia	—	16
TRIESTE	S. Pietro del C-Fiume	—	10
BOLOGNA	Ferrara-Rimini	6.779,00	3
NAPOLI	Avellino-Rocchetta	5.292,00	—
»	Cancello-Avellino	666,00	—
PALERMO	Palermo-P. Empedocle	5.925,00	—
»	Palermo-Trapani	7.833,00	—
»	Palermo-Bicocca	2.520,00	—
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	9.819,00	—
	Totali . . .	59.028,00	32

d) Rinnovamento con materiali usati buoni del modello F. S. 50.6:

Compartimento	LINEA	Binario
		ml.
MILANO	Piacenza-Rogoredo	342,00

e) Rifacimento con materiali usati buoni del peso di Kg. 36 al ml.:

Compartimento	LINEA	Binario	Deviatori e intersezioni
		ml.	n.
TORINO	Chivasso-Ivrea	324,00	1
»	Novara-Domodossola	—	1
»	Alessandria-Novara	171,00	—
»	Torino-Rho	621,00	—
MILANO	Codogno-Cremona	1.404,00	—
»	Olmeneto-Brescia	614,00	1
FIRENZE	Empoli-Pisa	204,00	2
»	Grosseto-Pisa	637,00	1
BARI	Brindisi-Otranto	944,00	12
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	9.819,00	—
»	Cagliari-Golfo Aranci Chilivani-Porto Torres Decimo-Iglesias	—	54
	Totali . . .	14.738,00	72

f) Rinnovamento con materiali del modello Phönix del peso di Kg. 35,2 al ml. :

Compartimento	L I N E A	Binario ml.
VENEZIA	Trento-Malè	2.004

g) Rinnovamento con materiali di peso inferiore a Kg. 36 al ml. su linee a scartamento ridotto :

Compartimento	L I N E A	Binario ml.
PALERMO	Palermo-S. Carlo	21.203

h) Rafforzamento mediante l'aggiunta di appoggi, l'applicazione di piastre e modificazione delle giunzioni con l'impiego di piastroni doppi :

Compartimento	L I N E A	Binario ml.
MILANO	Lecco-Camerlata	22.170
FIRENZE	Vada-Livorno	55.633
ROMA	Roma-Avezzano	74.000
PALERMO	Bicocca-Siracusa	29.679
"	Siracusa-Licata	16.181
Deleg. CAGLIARI	Chilivani-P. Torres	4.475
	Totale . . .	202.138

3. — ELENCO DEI LAVORI DI RINNOVAMENTO,
RIFACIMENTO E RAFFORZAMENTO DEGLI ARMAMENTI
ESEGUITI DURANTE L'ESERCIZIO 1926-27.

(Vedere punto 22 a pag. 58).

a) Rinnovamento con materiali del modello F. S. 50.6:

Compartimento	LINEA	Binario ml.
TORINO	Torino-Confini francese.	8.750
»	Cuneo-S. Dalmazzo.	2.988
MILANO	Milano-Chiasso	3.132
TRIESTE	Trieste C.-Piedicolle	3.412
»	Pontebba-Tarvisio	8.676
GENOVA	Genova-Spezia	5.050
»	Genova-Alessandria	12.269
»	B. Polcevera-Acqui	4.248
BOLOGNA	Bologna-Pistoia	144
FIRENZE	Firenze-Faenza	2.808
NAPOLI	Napoli-Cervaro.	5.820
	Totale	57.297

b) Rinnovamento con materiali usati buoni del mod. F. S. 50.6:

Compartimento	LINEA	Binario ml.
MILANO	Milano-Piacenza	229

c) Rinnovamento con materiali del modello F. S. 46.3:

Compartimento	L I N E A	Binario	Deviatori e intersezioni
		ml.	n.
TORINO	Torino-Confine francese	5.874	21
»	Torino-Rho	14.064	6
»	Torino-Alessandria	40.211	10
MILANO	Rogoredo-Novì	37.595	20
»	Milano-Domodossola	8.354	—
»	Milano-Brescia	28.295	43
»	Milano-Chiasso	8.471	—
VENEZIA	Verona-Brennero	58.024	2
»	Brescia-Venezia	37.315	58
TRIESTE	Udine-Pontebba	12.402	—
»	Trieste-Postumia	14.647	2
GENOVA	Genova-Alessandria	8.420	2
»	Genova-Spezia	—	35
»	Sampierdarena-Confine francese	3.139	1
BOLOGNA	Parma-Pontremoli	3.146	5
»	Bologna-Rimini	15.336	49
»	Bologna-Verona	8.224	4
FIRENZE	Firenze-Chiusi	56.800	—
»	Pontremoli-Spezia	11.112	6
»	Pisa-Spezia	2.065	26
»	Pisa-Grosseto	41.395	39
ANCONA	Rimini-Ancona	7.552	23
»	Terni-Falconara	4.032	—
»	Ancona-Foggia	828	—
ROMA	Roma-Grosseto	101.413	—
»	Orte-Terni	27.837	—
»	Roma-Cassino	1.680	—
NAPOLI	Napoli-Cervaro	34.946	24
BARI	Cervaro-Foggia	3.646	9
	Totale	596.823	385

d) Rinnovamento con materiali del modello R. A. 36 S:

Compartimento	L I N E A	Binario	Deviatori e Intersezioni
		ml.	n.
TORINO	Ivrea-Aosta	468	—
»	Savona-Carmagnola	1.620	—
»	Alessandria-Cavallermaggiore	5.028	—
MILANO	Lecco-Colico	11.538	6
VENEZIA	Treviso-Belluno	3.024	—
BOLOGNA	Ferrara-Rimini	8.838	—
FIRENZE	Asciano-Montepescali	660	—
ROMA	Roma-Avezzano	3.718	—
»	Roccasecca-Avezzano	1.500	—
ANCONA	Terni-Aquila	7.714	—
NAPOLI	Cassino-Napoli	5.268	—
»	Napoli-Potenza	3.208	—
»	Avellino-Benevento	2.028	1
BARI	Potenza-Metaponto	5.854	—
»	Taranto-Metaponto	5.799	—
REGGIO C.	Sibari-Cosenza	10.917	—
»	Metaponto-Reggio C.	11.456	—
»	Battipaglia-Reggio C.	5.040	—
»	S. Eufemia-Catanzaro M.	1.179	—
PAI,ERMO	Palermo-Trapani	4.177	4
»	Palermo-Messina	180	—
»	Roccapalumba-Bicocca	3.710	—
»	S. Caterina Xirbi-Canicatti	5.993	1
»	Aragona C.-Licata	4.269	—
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	10.722	6
	Totale . . .	123.908	18

e) Rinnovamento con materiali nuovi del peso inferiore a Kg. 36 per ml. su linee a scartamento ridotto:

Compartimento	L I N E A	Binario ml.
PALERMO	Palermo-S. Carlo	3.814

f) Rinnovamento con materiali ex austriaci:

Compartimento	L I N E A	Binario ml.
TRIESTE	S. Pietro del Carso-Fiume	26.594

g) Rifacimento con materiali usati servibili da Kg. 36 al ml.:

Compartimento	L I N E A	Binario ml.	Deviato n.
MILANO	Piacenza-Rogoredo	697	3
"	Codogno-Cremona	287	—
	Totale	984	3

h) Rifacimento con materiali usati servibili del peso inferiore a Kg. 36 per ml.:

Compartimento	L I N E A	Binario ml.
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	6.109
"	Chilivani-Porto Torres	548
"	Decimo-Iglesias	4.374
	Totale	11.031

i) Rafforzamento mediante l'aggiunta di appoggi, l'applicazione di piastre e modificazioni delle giunzioni con l'impiego di piastroni doppi come il 1° tipo riformato :

Compartimento	L I N E A	Binario ml.
TORINO	Ivrea-Aosta	36.759
»	Torino-Confine francese	11.652
MILANO	Ponte S. Pietro-Seregno	3.810
»	Lecco-Colico	20.962
BOLOGNA	Bologna-Verona	35.483
»	Parma-Pontremoli	5.518
VENEZIA	Mestre-Portogruaro	38.431
ROMA	Roma-Sulmona	97.393
BARI	Foggia-Bari	77.338
REGGIO C. .	Metaponto-Sibari	15.864
»	S. Eufemia-Catanzaro M.	14.862
PALERMO	B. Fiumetorto-Aragona C.	17.966
»	Valsavoia-Siracusa	2.650
»	Siracusa-Licata	53.425
»	Bicocca-Roccapalumba	13.332
»	Aragona C.-Licata	4.695
Deleg. CAGLIARI	Cagliari-Golfo Aranci	15.680
»	Chilivani-Porto Torres	19.404
	Totale . . .	485.224

4. — ELENCO DEI RADDOPPIAMENTI DI BINARIO ATTIVATI,
IN CORSO ED APPROVATI NELL'ESERCIZIO 1926-27.

(Vedere punto 24 a pag. 60).

Linea	Tronchi e loro lunghezze	Stato del lavoro al 30 giugno 1927
Mestre - Portogruaro	Binario dispari fra le progressive km. 31,051 e 31,483 in dipendenza dell'impianto sul fiume Piave delle tre travate metalliche a semplice binario, di luce, la centrale di m. 49,60 e di m. 41,60 le due laterali, al km. 31,293, fra le stazioni di Fossalta e S. Donà di Piave km. 0,432	Ultimato.
Id.	Binario pari fra le progressive km. 44,644 e 45,066 in dipendenza dell'impianto sul fiume Livenza delle due travate metalliche a semplice binario, di cui l'una di luce m. 58,50 e l'altra di m. 38,50 al chilometro 44,858 fra le stazioni di Ceggia e S. Stino di Livenza » 0,422	In corso.
Gorizia Centrale Bivio Meridionale-Valvociana	Raddoppio binario di corsa Gorizia-Valvociana km. 1,168 al km. 7,800. Bivio Meridionale-Valvociana km. 4,372 al km. 7,800 » 6,632	Id.
Piedicolle-Prevacina	Binario indipendente Gorizia Montesanto-Valvociana km. 149,950 al km. 152,865 » 2,915	Id.
Id.	Raddoppio binario di corsa Valvociana-Prevacina dal km. 7,800 al km. 11,300 » 3,500	Approvato nell'esercizio 1926-27, in corso di esecuzione i lavori di terra e murari.
Portogruaro-Bivio S. Polo	Raddoppio binario di corsa fra le stazioni di Villa Vicentina e Pieris Turriaco » 3,840	In corso d'ultimazione i lavori di terra e murari.
Genova-Sampierdarena-Ventimiglia-Confine Francese	Completamento del raddoppio binario fra le stazioni di Genova-Sampierdarena e Genova-Pegli fra i km. 0,315 e 5,745 per la lunghezza di » 5,430	Sono in corso i lavori in terra e muratura per la preparazione della sede del 2° binario; in corso la costruzione del fabbricato viaggiatori di Cornigliano e la sistemazione del piazzale esterno di Sestri.

Linea	Tronchi e loro lunghezze	Stato del lavoro al 30 giugno 1927
Genova-Spezia	Raddoppio Sestri Levante-Moneglia : 1° lotto fra i km. 44,299 e 48,548 km. 4,349 2° lotto fra i km. 48,648 e 51,929 » 3,281 Id. Raddoppio Moneglia-Framura : 1° lotto fra i km. 51,929 e 53,311 » 1,382 2° lotto fra i km. 53,311 e 55,076 » 1,705 Lunghezza totale del tratto di raddoppio in corso. » 10,777	Continuati i lavori della galleria Vallegrande eseguendo ml. 1.978 di avanzata, ml. 1.460 di calotta e ml. 778 di ogni piedritto. Eseguiti la maggior parte dei movimenti di terra, per i piazzali delle nuove stazioni di Riva Trigoso e Moneglia; in corso di sviluppo diversi manufatti allo scoperto lato Riva Trigoso e lato Moneglia; continuati i lavori della galleria Rospo con ripresa dell'attacco lato Moneglia.
Id.	Raddoppio Riomaggiore-Spezia : 1° lotto fra i km. 79,448 e 82,000 » 2,552 2° lotto fra i km. 82,000 e 85,586 » 3,586 Lunghezza totale del tratto di raddoppio » 6,138	In corso di stipulazione il contratto.
Chiusi-Firenze	Panicale-Terontola : km. 175,950 — 192,650 » 16,700	Manca soltanto la massicciata per km. 5. Eseguito il 94%.
Id.	Terontola-Cortona : km. 192,650 — 200,650 » 8,000	Manca soltanto la posa in opera dell'armamento ed il 2° strato di massicciata. Eseguito il 90%.
Id.	Cortona-Castiglion Fiorentino : km. 200,650 — 210,733 » 10,083	In corso avanzato di esecuzione le opere in terra e murarie. Eseguito il 25%.
Id.	Castiglion Fiorentino-Arezzo : km. 210,733 — 226,645 » 15,912	Iniziate le opere in terra e murarie. Eseguito il 5%.
Id.	Arezzo-Indicatore : km. 229,606 — 233,148 » 3,542	In corso di esecuzione le opere in terra e murarie. Eseguito l'8%.
Id.	Indicatore-Rondine : km. 233,148 — 236,622 » 3,474	In corso l'appalto delle opere in terra e murarie.

Linea	Tronchi e loro lunghezze	Stato del lavoro al 30 giugno 1927
Chiusi-Firenze	Incisa-Rignano (dall'imbocco Firenze della galleria di S. Antonio alla stazione di Rignano): km. 280,652 — 285, 307. km. 4,655	Manca la massicciata e l'armamento. Eseguito il 70 %.
Ancona-S. Benedetto	Ancona-Portocivitanova: km. 203,996 — 245,580 » 40,015	I lavori di terra e murari sono ultimati tranne quelli relativi alla galleria del Castellano fra le stazioni di Ancona e Varano, e le opere metalliche. La fornitura e posa in opera dell'armamento è stata rimandata.
Id.	Portocivitanova-S. Benedetto: km. 245,580 — 288,490 » 42,910	Sono stati già da tempo eseguiti i movimenti di materie in corrispondenza alle rampe d'accesso di alcuni grandi ponti ed inoltre per km. 2,725 fra le stazioni di Cupramarittima e Grottammare. Di più sono stati coordinati con i lavori per il raddoppio: a) quelli per il rialzamento della livellata fra i km. 250,434 e 252,392 ultimati nel 1925-26; b) quelli per la sistemazione delle opere d'arte minori, lungo quel tronco, attualmente in corso.
Ancona-Foggia	S. Benedetto del Tronto-Porto d'Ascoli: km. 288,489 — 294,550 » 6,061	Sospeso. In corso la compilazione della proposta suppletiva per lo stanziamento di maggiori fondi occorrenti per la fornitura di materiali d'armamento e per la posa in opera del binario.
Id.	S. Severo-Arpi: km. 497,000 — 517,600 » 20,600	Si completano i lavori di ampliamento delle stazioni di Rignano ed Arpi.

Linea	Tronchi e loro lunghezze	Stato del lavoro al 30 giugno 1927
Ancona-Foggia	Arpi-Foggia : km. 517,600 — 524,560 km. 6,960	Completato l'ar- mamento.
Cervaro-Napoli	Aversa-Casoria. Tratte esterne alle stazioni fra le progressive 179,288 e 181,806, 182,980 e 183,311, 184,831 e 188,000 » 6,018	Ultimato.
Id.	Ampliamento stazione S. Antimo fra le progressive 181,807 e 182,980 » 1,173	Id.
Id.	Ampliamento stazione Fratta- maggiore fra le progressive 183,311 e 184,831 » 1,520	In corso.
Id.	Ampliamento stazione di Casoria Afragola fra le progressive 188,000 e 190,083 » 2,083	Id.
Id.	Tronco fra la stazione di Casoria ed il km. 192,368 » 2,284	Id.
Id.	Deviazione a doppio binario della linea tra i km. 92,368 e la sta- zione di Napoli Centrale. . . . » 2,802	Ultimato.
Napoli-Potenza	Tratta Salerno-Pontecagnano . . » 9,623	Aperta all'esercizio il 1° luglio 1926.
Id.	Tratta Pontecagnano-Battipaglia : dal km. 64,853 al km. 69,424 } dal km. 69,865 al km. 72,547 } » 7,253	In corso.
Trinitapoli-Bari	S. Spirito Bitonto-Bari » 11,542	Ultimato e aperto all'e- sercizio il 20 maggio 1927.
Id.	Barletta-S. Spirito Bitonto.	In corso di esecuzione.

5. - ELENCO DEI NUOVI LAVORI SULLE LINEE
ESEGUITI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 25 a pagina 60)

Compartimento	Linea	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
Torino	Torino-Genova	Istituzione di una fermata per servizio viaggiatori in località Lingotto.	Ultimato.
	Savona-Carmagnola	Costruzione di un muro di sostegno fra i km. 94,584 e 94,624 fra Cherasco e Bra.	Id.
	Cuneo-Mondovì-Bastia	Ricostruzione delle murature di rivestimento della galleria di Mondovì nel tratto compreso fra la progressiva 24,936 e 24,984.	In corso.
	Cantalupo-Cavallermaggiore	Sistemazione del fosso sopra la galleria Rabajà fra le stazioni di Neive e Barbaresco.	Id.
	Torino-Rho	Formazione scogliera dell'argine contenitore destro a monte del ponte sul Sesia.	Id.
	Id.	Apertura e raccordo cava ghiaia presso il Ticino.	Ultimato.
	Id.	Sistemazione arginatura torrente Orco fra Brandizzo e Chivasso.	Id.
	Id.	Riparazione danni della piena del maggio 1926 ai ponti sul Sesia (km. 79,082) e sul torrente Agogna (km. 96,320).	Id.
	Id.	Ricarico scogliera a protezione delle pile del ponte sul fiume Sesia al km. 79,082 (argine sinistro).	In corso.
	Chivasso-Aosta	Consolidamento frana della Costa di Peral fra i km. 37,489 e 37,620 fra Montjovet e S. Vincent (2ª fase).	Id.
	Id.	Riparazione danni causati dal torrente Lys presso P. S. Martin.	Ultimato.
	Chivasso-Asti	Ricarico gabbionata a difesa dell'argine del Po fra le stazioni di S. Sebastiano e Chivasso.	In corso.
	Id.	Impianto pennelli di massi a difesa dell'argine del Po fra Chivasso e S. Sebastiano.	Ultimato.
	Vignale-Domossola	Sistemazione alveo del Rio Vianale km. 41,430 fra Corconio ed Orta.	Id.
	Santhià-Arona	Riparazione dei danni dell'alluvione del maggio 1926 al ponte sul torrente Elvo (km. 6,399) e al ponte sul fiume Sesia (km. 33,952).	Id.
	Torino-Rho	Ripristino tratti arginatura a monte del ponte sul Sesia ed opere di presidio alle pile.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Torino	Torino-Genova	Alzamento volti dei cavalcavia ai chilometri 18,451; 19,334; 23,395; 27,952.	In corso.
	Id.	Consolidamento della piattaforma stradale fra i chilometri 32,900 e 32,990.	Id.
	Castagnole-Asti-Mortara	Consolidamento fondazioni del ponte sul fiume Sesia al km. 76,255.	Id.
Milano	Oleggio-Pino	Consolidamento della galleria d'Orbiè.	Id.
	Arona-Domodossola	Consolidamento del muro di sostegno fra i km. 38,520 e 39,252 fra le stazioni di Guzzago e Premosello.	Ultimato.
	Arona-Domodossola	Sistemazione del torrente Fraccia in corrispondenza del km. 18,844 fra le stazioni di Stresa e Baveno.	Id.
	Milano-Verona	Risanamento in vari tratti fra Milano e Brescia.	In corso.
	Milano-Chiasso	Parziale rinnovamento e risanamento di alcuni tratti fra Greco e Monza.	Ultimato.
	Id.	Risanamento massicciata fra Seregno e Albate Camerlata.	In corso.
	Lecco-Camerlata	Risanamento di un tratto di massicciata.	Ultimato.
	Lambrate Smistamento	Formazione dei rilevati su alcune zone per l'ampliamento del piazzale della nuova stazione. Rialzamento della linea Milano-Venezia fra i km. 4,078 e 6,200 e conseguente deviazione della linea merci Musocco-Lambrate Smistamento.	In corso.
Venezia	Mestre-Portogruaro	Sottomurazione di una parte della spalla sinistra del ponte sul Canale Piavon al km. 41,629 fra le stazioni di Ceggia e S. Stino di Livenza.	Ultimato.
	Belluno-Calalzo	Lavori intesi ad arrestare il denudamento dell'ungghia della falda montana incombente in tre tratte fra le stazioni di Ospitale e Perarolo.	Id.
	Treviso-Belluno	Ricarico scogliera a difesa dal Piave fra i km. 39,049 e 39,216, fra le stazioni di Alano-Fener-Valdobbiadene e Quero-Vas.	Id.
	Mestre-Primolano	Riparazione danni causati dalle piene del novembre 1926 del torrente Cison al km. 74,969 fra le stazioni di Cison e Primolano.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)	
<i>segue:</i> Venezia	Verona-Brennero	Lavori di difesa contro la caduta dei massi e di rastrellamento delle falde rocciose fra Prato Isarco e Campodazzo.	Ultimato.	
	Id.	Impianto di n. 12 padiglioni in cemento armato nei piazzali di alcune stazioni a Nord di Bolzano ad uso ricovero del personale.	In corso.	
	Id.	Rialzamento del ponte sul torrente Zicker al km. 179,454.	Ultimato.	
	Id.	Ricostruzione di alcune tratte di scogliera ai km. 173 e 175 danneggiate dalla piena del fiume Isarco.	Id.	
	Id.	Consolidamento della falda in fraua a monte della ferrovia al chilometro 229,600.	In corso.	
	Trento-Primolano	Alzamento di ml. 50 del ponte travata metallica sul torrente Chioppina al km. 49,120.	Id.	
	Fortezza-S. Caudido	Sottomurazione ed abbattimento massi pericolanti esistenti sui pendii rocciosi fra le stazioni di Rio di Pusteria-Vandoies, Vandoies-Casteldarne, Brunico-Valdaora.	Id.	
	Milano-Venezia	Sostituzione delle travate metalliche con piattabande in cemento ai ponticelli km. 198,715 e chilometro 215,361.	Id.	
	Id.	Sostituzione travate metalliche del ponte sul Suà al km. 182,281 con impalcature formate con travi in ferro incorporate nel calcestruzzo.	Ultimato.	
	Id.	Costruzione sottovia a due luci al km. 143,549 in muratura e piattabanda formata con travi in ferro incorporate nel calcestruzzo.	Id.	
	Trieste	Piedicolle-Trieste C. M.	Riparazione danni arrecati dall'alluvione del 18 giugno 1926 al corpo stradale ed ai manufatti della linea Auzza-S. Mauro.	In corso.
		Id.	Riparazione danni arrecati dall'alluvione del 9 e 10 ottobre 1926 al corpo stradale, ai manufatti ed ai fabbricati nel tratto Piedicolle-Canale.	Id.
		Id.	Raddoppio binario Gorizia C.-Valvociana.	Id.
Id.		Raddoppio Gorizia C.-Prevacina.	Id.	
	Udine-Tarvisio Confine	Lavori per difendere le fondazioni delle pile del viadotto sui Rivoli Bianchi al km. 32,919 fra Gemona e Vanzone dalle acque del fiume Tagliamento.	Id.	

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Trieste	Udine-Tarvisio Confine	Sistemazione della piattaforma stradale dal km. 23,002 al chilometro 23,351 fra le stazioni di Magnano Artegna e Gemona.	Ultimato.
	Udine-Cornons- Monfalcone-Bi- vio Aurisina	Ripristino della casa cantoniera al km. 10,300 fra Duino Timavo e Monfalcone.	Id.
	Id.	Costruzione di una gabbionata sulla sponda destra del torrente Natisone in corrispondenza del ponte al km. 141,297.	In corso.
Genova	Alessandria (Bi- vio Bormida)- Genova	Sottofondazione di un tratto di muro di sostegno lungo il Polcevera al km. 154,154 - 281 fra le stazioni di Genova-Pontedecimo e Genova-Bolzaneto.	Ultimato.
	Id.	Sottofondazione e ricostruzione di tratti di muro di sostegno lungo il Polcevera fra i km. 153,870 e 155,552.	In corso.
	Id.	Prolungamento marciapiedi delle stazioni di Genova, Pontedecimo, piano orizzontale a Genova e Bolzaneto.	Ultimato.
	Succursale dei Giovi	Consolidamento della falda sovrastante all'imbocco Nord della galleria Murta tra il Bivio Polcevera e la stazione di Mignanego.	Id.
	Id.	Prolungamento marciapiedi delle stazioni di Mignanego e S. Quirico.	Id.
	Linee di ~acces- so al Porto di Genova	Sistemazione del cavalcavia in ferro della via S. Bartolomeo di Genova Sampierdarena al chilometro 0,536 della linea Ponte Biagio Assereto-Bivio Succursale.	Id.
	Id.	Sistemazione del piazzale nel Parco Campasso per aumentare la capacità dei binari.	Id.
	Bivio Polcevera- Acqui	Allargamento della luce della briglia al torrente Ceresolo al km. 19,800 fra le stazioni di Genova, Acquasanta e Mele.	Id.
	Genova Sampier- darena-Venti- miglia	Ricostruzione muro di sostegno al km. 2,320 caduto in seguito alle mareggiate fra le stazioni di Genova-Cornigliano e Genova-Sestri Ponente.	In corso.
	Id.	Costruzione di rivestimento in alcuni tratti della galleria Crevari fra le stazioni di Voltri e Vesima.	Id.
	Id.	Riparazione danni prodotti dalle mareggiate al rilevato al chilometro 34,725 e 34,760 fra le stazioni di Celle ed Albissola Capo.	Ultimato.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Genova	Genova Sampierdarena-Ventimiglia	Costruzione nuovo ponte sul torrente Sansobbia presso la stazione di Albissola Capo.	In corso.
	Id.	Sistemazione del ponte sul torrente Spotorno fra le stazioni di Spotorno e Noli.	Ultimato.
	Id.	Ricostruzione ponte sul fiume Centa.	In corso.
	Id.	Ricostruzione ponte sul torrente Cervo.	Id.
Firenze	Firenze-Pisa	Deviazione della linea fra Firenze, S. M. Novella e la nuova stazione di Le Cascine per Rifredi.	Id.
	Id.	Sistemazione dei due sottovia ai km. 5,944 e 7,629 per aumentare la velocità dei treni nel tratto fra le stazioni di Le Cascine e S. Donnino.	Id.
	Firenze-Faenza	Costruzione di una briglia attraverso il fiume Lamone al km. 54,750.	Id.
	Id.	Consolidamento della trincea detta di Battiloro fra i km. 35,800 e 36,050.	Id.
	Id.	Consolidamento della spalla lato Faenza e dei contigui muri andatori del ponte in ferro sul fiume Lamone al km. 61,038.	Id.
	Montepescali-Asciano	Impianto di latrine in n. 15 case cantoniere doppie.	Id.
	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	Consolidamento del rilevato fra i km. 1,850 e 1,890.	Id.
	Lucca-Castellnuovo	Costruzione di quattro briglie sommerse in sinistra del fiume Serchio a difesa del muraglione di sostegno fra i km. 23,481 e 24,032.	Ultimato.
	Id.	Consolidamento della galleria Coli fra i km. 43,297 e 43,582.	In corso.
	Id.	Costruzione di scogliera a difesa di una pila del ponte al km. 11,444.	Id.
	Id.	Consolidamento del ponte al chilometro 41,066.	Id.
	Id.	Consolidamento della falda franosa a monte fra i chilometri 25,710 e 25,728.	Id.
	Pistoia-Lucca	Consolidamento, sistemazione e riparazione del Viadotto in 26 arcate al km. 23,799.	Ultimato.
	Id.	Consolidamento, sistemazione e riparazione del ponte al km. 8,057.	Id.
Lucca-Pisa	Costruzione di cessi isolati alle case cantoniere ai km. 44,759; 46,982; 58,163; 60,599; 61,446.	Id.	

Compartimento	Linea	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Firenze	Pontremoli-Vezzano	Consolidamento sede ferroviaria fra i km. 91,667 e 91,736 per difenderla dalle corrosioni del fiume Serchio.	In corso.
	Aulla-Monzone	Consolidamento frana a monte della rimessa locomotive della stazione di Monzone.	Id.
Roma	Roma Tiburtina-Chiusi	Sistemazione delle rampe di accesso del passaggio a livello km. 23,866.	Ultimato.
	Id.	Costruzione di alcuni tratti di muro a secco di controripa presso i km. 21,900; 22,700; 27,500.	In corso.
	Id.	Costruzione di muri d'ala e sistemazione del muro frontale a monte del ponte di luce ml. 5,00 al km. 39,132.	Id.
	Id.	Difesa del rilevato ferroviario presso il km. 51,050 fra Poggio Mirteto e Stimigliano dalle corrosioni del torrente Galantina.	Ultimato.
	Id.	Sistemazione del ponte obliquo della luce di ml. 12,00 sul torrente Picchiato al km. 72,044.	In corso.
	Id.	Costruzione di un nuovo sottovia di m. 3,00 di luce al km. 125,336 in sostituzione del passaggio a livello.	Id.
	Orte-Terni	Sostituzione di 10 ponticelli in ferro mediante nuove piattabande in calcestruzzo di cemento armato con travi di ferro o rotaie.	Id.
	Id.	Sistemazione sponda sinistra del fiume Tevere in corrispondenza del km. 83,168.	Ultimato.
	Id.	Sistemazione del ponte retto sul fiume Tevere al km. 83,168, mediante costruzione di due nuove pile e la costruzione di tre travate metalliche in sostituzione delle due esistenti.	In corso.
	Id.	Sistemazione del Viadotto del Gelsolmino al km. 4,686.	Id.
Ancona	Roma Trastevere-Viterbo	Sistemazione del fosso di guardia e della scarpata compresa fra i km. 65,946 e 66,400.	Ultimato.
	Attigliano-Viterbo	Impianto di chiusure lungo la linea Attigliano-Viterbo.	Id.
	Rimini-Ancona	Riparazione dei danni causati dalle mareggiate del 5-6 dicembre 1926 e 20-21 gennaio 1927.	In corso.
	Ancona-Samleonedetto	Riparazioni dei danni causati dalle mareggiate del 5-6 dicembre 1926 e 20-21 gennaio 1927.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Ancona	Ancona-Sambenedetto	Ricarico e sistemazione della scogliera fra i km. 237,195 e 237,399 fra le stazioni di Porto Recanati e di Potenza Picena.	In corso.
	Portocivitanova-Albacina	Sistemazione del rivestimento della trincea fra i km. 49,957 e 50,043 fra le stazioni di Tolentino e di S. Severino.	Id.
	Foligno-Terontola	Difesa sponde fiume Chiagio a monte del ponte in ferro al km. 19,508.	Ultimato.
	Sella di Cornoterni	Consolidamento trincea al chilometro 219,846.	Id.
	Id.	Sistemazione spalla lato Terni del ponte al km. 164,638 sul Velino.	Id.
Napoli	Napoli e Scali	Costruzione Magazzino Approvvigionamenti a Cava Porchiano.	In corso.
	Roma-Napoli	Costruzione di una impalcatura in cemento armato in sostituzione dell'esistente volto lesionato del sottovia del Macello al chilometro 246,139.	Ultimato.
	Cervaro-Napoli	Raddoppio binario fra la stazione di Aversa ed il km. 192,368.	In corso.
	Id.	Deviazione a doppio binario dal km. 192,368 a Napoli C.le.	Id.
	Napoli-Potenza	Lavori per assicurare dalla caduta di massi pericolanti la sede ferroviaria fra le stazioni di Vietri sul Mare e Salerno, fra i km. 49,150 e 50,100.	Ultimato.
	Id.	Raddoppio binario Salerno-Battipaglia dal km. 64,853 al chilometro 69,424 e dal km. 69,864 al km. 72,547.	In corso.
	Id.	Impianto di una cava di ghiaia nel greto del fiume Sele al chilometro 92,185 fra le stazioni di Persano e Contursi.	Ultimato.
	Id.	Applicazione delle difese meccaniche contro le zanzare ai fabbricati compresi in alcune tratte di malaria grave fra le stazioni di Persano e Picerno.	In corso.
	Sicignano-Lagonegro	Lavori per migliorare dal lato Lagonegro la visibilità del passaggio a livello al km. 22,512 fra le stazioni di Auletta e Polla.	Ultimato.
	Avellino-Rocchetta	Consolidamento e sistemazione delle scarpate della trincea fra i chilometri 23,208 e 23,482 fra le stazioni di Taurasi e Luogosano.	Id.

Compartimento	Linea	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)	
<i>segue:</i> Napoli	Avellino-Rocchetta	Provvedimenti per riparare i danni prodotti dalla pioggia e dalle piene del fiume Ofanto nell'inverno 1923-24 fra le stazioni di Paternopoli e Calitri-Pescopagano.	Ultimato.	
	Id.	Ricostruzione in malta del muro a secco di chiusura della ferrovia dal km. 89,589 al km. 89,864 fra la stazione di Calitri e la fermata di Rapone-Reno.	Id.	
	Id.	Consolidamento della costa in frana fra i km. 100,730 e 100,820 fra la stazione di Monticchio e la fermata di Aquilonia.	Id.	
	Bari-Brindisi	Sistemazione ponticello al chilometro 737,641 fra le stazioni di Serranova e Carovigno.	Id.	
	Foggia-Potenza	Difesa a mezzo di gabbionata del rilevato ferroviario del torrente Riasco fra i km. 108,672 e 108,745 fra le stazioni di Avigliano e Potenza Superiore.	Id.	
	Potenza-Metaponto	Sostituzione con solai in voltini di mattoni di quelli attuali in legno di alcune case cantoniere.	Id.	
	Reggio C.	Battipaglia-Reggio Calabria	Deviazione della linea Battipaglia-Reggio C. in dipendenza dell'ampliamento del Porto di Reggio C. e per la sistemazione di quella stazione marittima:	
			a) costruzione di un tratto del ponte di luce m. 6 sul torrente Caserta;	In corso.
			b) costruzione di una briglia sul torrente Annunziata a difesa del nuovo ponte per la deviazione della linea;	Ultimato.
			c) sistemazione di un ponticello di luce m. 2 nel piazzale di Reggio C. Marittima.	Id.
Id.		Costruzione di un'arcata in calcestruzzo di cemento di luce m. 49,49 in sostituzione della travata metallica di m. 50 di luce al viadotto sul burrone La Brace al km. 314,134 fra le stazioni di Tropea e di Ricadi.	In corso.	
Id.		Riparazione danni prodotti al corpo stradale dalla mareggiata della notte del 26-27 novembre 1925 e rafforzamento della scogliera di difesa nel tratto dal km. 370,340 al km. 370,850 fra le stazioni di Bagnara e Favazzina (2° lotto).	Ultimato.	

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Reggio C.	Metaponto-Reggio Calabria	Costruzione di un muro di difesa verso mare al rilevato dal chilometro 450,243 al km. 451,004 fra le stazioni di Lazzaro e Saline.	Ultimato.
	Id.	Costruzione di una scogliera di massi naturali al km. 450,745, e 451,004.	In corso.
	Id.	Difesa della sede ferroviaria dalle piene del torrente Fiumarella di Calopezzati al km. 164,061 fra le stazioni di S. Giacomo Calopezzati e Mirto Crosia (stanziamento lire 195.000).	Id.
	Id.	Sistemazione alveo torrente Frasso II al km. 401,052 fra le stazioni di Bianconuovo e Brancaleone.	Ultimato.
	Id.	Prolungamento del pignone a sponda sinistra del ponte sul torrente Stilo al km. 341,977 fra le stazioni di Guardavalle e Riace.	In corso.
	Id.	Ampliamento della luce del ponte sul torrente Burrao al km. 342,498 fra le stazioni di Monasterace e Riace con alzamento della livelletta.	Id.
	Id.	Riparazione danni prodotti dalle alluvioni del 7 e del 29 settembre 1926 nella stazione di S. Andrea.	Id.
	Id.	Costruzione e completamento delle opere di difesa dal mare lungo il tratto di linea fra i km. 464,391 e 465,708 fra S. Gregorio e Pellaro.	Id.
	Battipaglia-Reggio Calabria	Consolidamento della galleria di Rutino limitatamente al tratto compreso fra i km. 36,417 e 37,900 (stanziamento lire 1.000.350).	Ultimato.
	Diverse	Impianto protezioni meccaniche contro la malaria ai fabbricati viggiatori delle stazioni ed alle case cantoniere non ancora provviste di tale mezzo di difesa (1°, 2°, 3°, e 4°).	Ultimato il 2° lotto, in corso gli altri.
Palermo	Palermo-Bicocca	Risanamento piattaforma stradale, ricostruzione cunette e muri di sostegno e ricostruzione di due ponticelli tra i km. 42,171 e 42,426 fra Termini e Fiumetorto.	Id.
	Id.	Risanamento e ricostruzione di cunette e muri di sostegno tra i km. 47,720 e 47,919; 48,050 e 48,293; 55,400 e 55,450; 55,919 e 56,189 fra le stazioni di Certa e Causo.	Ultimato.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Palermo	Palermo-Bicocca	Risanamento di piattaforma e ricostruzione di cunette fra i chilometri 62,633 e 62,900 fra le stazioni di Montemaggiore e Roccapalumba.	In corso.
	Palermo-Porto Empedocle	Risanamento piattaforma stradale e ricostruzione cunette e sistemazione scarpate nelle trincee ai km. 75,054 e 76,089 fra le stazioni di Roccapalumba e Lercara Bassa.	Ultimato.
	Id.	Risanamento piattaforma e ricostruzione cunette e muri di sostegno fra i km. 98,236 e 98,500 fra le stazioni di Cammaruta ed Acquaviva.	Id.
	Id.	Risarcimenti vari in calotta e nei piedritti della galleria Pietra di Casa fra Causo e Montemaggiore.	Id.
	Fiumetorto-Messina	Difesa della linea dal mare fra le stazioni di Castelbuono e Tusa.	Id.
	Castelvetrano-Sciacca	Consolidamento frana km. 27,616 fra Porto Palo e Menfi.	In corso.
	Sciacca-Magazzolo	Riparazione galleria S. Rosalia a Ribera.	Ultimato.
	Lercara-Bivio Filaga-Magazzolo	Risanamento piattaforma stradale, ricostruzione cunette e fossi di guardia tra Lercara e Depupo.	In corso.
	Id.	Consolidamento alcuni tratti di linea fra Lercara e Magazzolo e tra Filaga e Palazzo Adriano e riparazione vari fabbricati di stazione e case cantoniere.	Id.
	Palermo-S. Carlo	Sistemazione frana al km. 100,300.	Ultimato.
	Id.	Lavori di riparazione e di difesa nei tratti di linea ai km. 1,550; 3,250; 3,800; 4,300.	Id.
	Roccapalumba-Dittaino	Risanamento piattaforma stradale nei tratti di linea compresi fra i km. 152,394 e 152,525; 152,704 e 152,800; 153,960 e 154,110, fra Castrogiovanni e Pirato.	Id.
	Licata-Modica	Risanamento piattaforma stradale fra Licata e Falconara.	Id.
	Canicatti-Licata	Risanamento di ml. 300 della piattaforma stradale fra Campobello e Favarotta.	Id.
	Girgenti-Licata	Risanamento di ml. 800 della piattaforma stradale fra Palma di Montechiaro e Torre di Gaffe.	In corso.

6. - ELENCO DELLE OPERE D'ARTE IN MURATURA E CEMENTO ARMATO
ULTIMATE AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 26 a pag. 60).

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
Torino	Torino-Milano e Modane	Costruzione cavalcavia sul Viale Stupinigi.
	Id.	Costruzione muro di sostegno a destra della linea Torino-Milano dal cavalcavia di Corso Re Umberto verso il Viale Stupinigi.
	Id.	Costruzione muro di sostegno a destra della linea Torino-Milano dal cavalcavia di Corso Stupinigi verso il cavalcavia provvisorio.
	Torino-Milano	Costruzione cavalcavia per i Corsi Orbassano e Vinzaglio.
	Id.	Costruzione muro di sostegno a destra della linea Torino-Milano dal cavalcavia di Via Cassini verso il cavalcavia per il Corso Orbassano.
	Id.	Costruzione muro di sostegno fra Corso Parigi e Via Rivalta e costruzione cavalcavia di Via Rivalta.
	Torino-Modane	Costruzione cavalcavia per i Corsi Vinzaglio ed Orbassano.
	Id.	Costruzione delle impalcature di cemento armato per i cavalcavia Galileo Ferraris e Re Umberto.
	Id.	Costruzione muro di sostegno a destra della linea di Modane dal cavalcavia di Corso Vinzaglio verso la linea di Milano.
	Pinerolo-Torre Pellice	Ponticello con travata in cemento armato della luce di m. 1,40.
	Cantalupo-Cavaller-maggiore	Ponticello luce m. 4,00 con piedritti in muratura di mattoni ed impalcatura di cemento armato al km. 59,039.
	Torino-Conf. francese	Sostituzione con arco in muratura della travata metallica per doppio binario sulla Dora di Savoulx al km. 76,681.
	Id.	Sistemazione con struttura muraria della travata sul Rio Mollières al km. 58,339 fra Chiomonte e Salbertrand.
	Id.	Deviazione in corrispondenza della galleria di Exilles km. 61,545 e 62,912 fra Chiomonte e Salbertrand.
	Id.	Consolidamento del ponte sottovia km. 82,329 fra Beaulard e Bardonecchia.
	Torino-Rho	Ripristino murature ponticello km. 37,845 fra Torrazza e Saluggia, danneggiato dalla piena del maggio 1926.
	Alessandria-Acqui	Ricostruzione ponticello al km. 31,579.
	Cantalupo-Cavaller-maggiore	Ricostruzione ponticello obliquo al km. 31,986.
Castagnole-Asti-Mortara	Ricostruzione ponticelli ai km. 86,760 e chilometri 87,121 e sottovia al km. 44,532.	

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere	
Milano	Arona-Domodossola	Sostituzione con impalcatura a travi porta longarine formate con travi Differdange incorporate nel calcestruzzo, delle tre luci di metri 0,80 ciascuna al km. 24,063 ed approfondimento a valle del fosso di scolo.	
	Id.	Sostituzione del ponte in muratura sul torrente Fraccia per la strada nazionale del Sempione con piattabanda in ferro annegato nel calcestruzzo di cemento fra le stazioni di Stresa e Baveno.	
	Milano-Chiasso	Sostituzione, con impalcatura formata di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento di un tratto del volto in muratura del sottovia di luce m. 5,17 al km. 19,252 in stazione di Desio.	
	Id. (1)	Nuovo cavalcavia in cemento armato a due luci, ciascuna per due binari, al km. 9,600 tra le stazioni di Sesto S. Giovanni di Monza per l'autostrada Milano-Bergamo.	
	Treviglio-Bergamo-Rovato (1)	Sottovia con volto di calcestruzzo di luce obliqua m. 12,50 al km. 17,200 tra le stazioni di Verdello e Bergamo per l'autostrada Milano-Bergamo.	
	Id. (1)	Sottovia con impalcatura di luce retta m. 10 formata di travi di ferro incorporate in calcestruzzo di cemento al km. 21,231 presso Bergamo per l'autostrada Milano-Bergamo.	
	Codogno-Cremona	Sostituzione con piattabande formate con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo dei volti dei ponticelli km. 4,302 e 5,646.	
	Parma-San Zeno	Consolidamento ponticello di luce metri 2,50 sul Cavo Colatore Paganina al km. 16,067.	
	Bologna	Bologna-Verona	Sistemazione con volto di calcestruzzo del ponticello in muratura al km. 7,580.
		Id.	Piattabanda in cemento armato, del tipo a travi di ferro annegate nel calcestruzzo, di luce retta di m. 3,70 al km. 21,452.
Id.		Piattabanda in cemento armato, del tipo a travi di ferro annegate nel calcestruzzo, di luce retta di m. 4,90 al km. 24,321.	
Bologna-Piacenza		Ricostruzione del magazzino merci piccola velocità distrutto da un incendio il 13 dicembre 1924 in stazione di Parma.	
Firenze	Id.	Allargamento e prolungamento sottovia sulla strada di Colorno in stazione di Parma.	
	Parma-Pontremoli	Costruzione di un cavalcavia obliquo in volto di calcestruzzo di cemento di luce retta di m. 13,02 sulla strada provinciale per Fornovo al km. 23,245 per sopprimere il passaggio a livello al km. 23,288.	

(1) Questi tre manufatti vennero costruiti a cura e spese della Società Bergamasca di Autovie in base a regolare Convenzione n. 1859 dell'11-8-1926.

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
Bologna	Ferrara-Rimini	Sistemazione con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo del ponticello in muratura alla progressiva km. 50,278.
	Iugo-Lavezzola	Sistemazione con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo dei ponticelli in muratura alle progressive km. 10,411; 16,556; 18,293 e 19,100.
Venezia	Raccordo Bivio Montà Padova-Campo di Marte	Sistemazione mediante volto in muratura della luce di m. 4 del ponticello provvisorio in legno al km. 0,791.
	Verona-Brennero	Cavalcavia in cemento armato a tre luci, due con archi a cerniera di m. 13,85 ed una con arco rigido di m. 9,20 al km. 70,823.
	Id.	Sottovia di luce m. 3,00 al km. 52,083, in muratura e piattabanda formata con travi in ferro incorporate nel calcestruzzo.
	Bolzano-Malles	Briglie di trattenuta in muratura a secco a protezione della linea contro la caduta dei massi al km. 38,276.
	Milano-Venezia.	Costruzione sottovia a due luci al km. 143,549 in muratura e piattabanda formata con travi in ferro incorporate nel calcestruzzo.
	Id.	Sostituzione travate metalliche ponte sul Guà al km. 182,281 con impalcatura di travi in ferro incorporate nel calcestruzzo.
Trieste	Postumia Grotte-Trieste Centrale	Allargamento del viadotto al km. 503,133 in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Prestrane Mattegna.
	Udine-Tarvisio Confine	Sostituzione con un ponte in muratura a 3 luci a quello provvisorio in ferro sul fiume Fella al km. 424,108.
	Id.	Sostituzione con una piattabanda in ferro cementato della travata in ferro del ponte al km. 49,588 fra Resiutta e Chiusaforte.
	Udine-Cormons-Monfalcone-Bivio Aurisina	Costruzione di un cavalcavia al km. 126,909 in sostituzione del passaggio a livello al chilometro 126,846 in prossimità della stazione di Udine verso Cormons.
	Monfalcone-Portogruaro	Ripristino ponticelli compresi fra il vecchio confine e Ronchi dei Legionari Sud, in dipendenza della proposta suppletiva approvata per il ripristino degli impianti danneggiati dalle azioni di guerra sulle linee Monfalcone-Cervignano Vecchio Confine e diramazioni; Cervignano-Belvedere-Grado e Monfalcone-Porto Rosega.
Genova	Alessandria (Bivio Borinida)-Genova.	Padiglione in cemento armato per ricovero viaggiatori alla fermata Donna.
	Genova Sampierdarena-Ventimiglia	Passerella in cemento armato di luce m. 13 al km. 21,765 in stazione di Cogoleto.
	Id.	Cavalcavia in cemento armato di luce m. 13,50 al km. 21,848 in stazione di Cogoleto.

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
<i>segue:</i>		
Genova	Genova Sampierdarena-Ventimiglia	Sottovia in cemento armato di m. 1,50 di luce al km. 51,929 tra Spotorno e Noli.
	Id.	Sottovia in cemento armato m. 2,00 di luce al km. 51,997 tra Spotorno e Noli.
	Id.	Sottovia in cemento armato di luce m. 3,25 al km. 52,059 tra Spotorno e Noli.
	Id.	Sottovia in cemento armato di luce m. 3,70 al km. 52,168 tra Spotorno e Noli.
	Id.	Sottovia in cemento armato di m. 2,00 al km. 52,285 tra Spotorno e Noli.
	Id.	Sottovia in cemento armato di luce m. 4,00 al km. 52,619 tra Spotorno e Noli.
	Id.	Sottovia in cemento armato di luce di m. 1,95 al km. 52,722 tra Spotorno e Noli.
	Genova-Spezia	Muro di sostegno tra i km. 85,090 e 85,118 a difesa contro il mare della sede ferroviaria tra le stazioni di Vernazza e di Corniglia.
	Id.	Collettori delle acque nella galleria Biassa fra le stazioni di Riomaggiore e di Spezia.
Firenze	Chiusi-Firenze	Sottovia sulla via dello Statuto di m. 14 di luce ad arco ribassato di calcestruzzo di cemento armato per 4 binari in corrispondenza del km. 312,784.
	Raccordo Firenze Campo di Marte-Rifredi	Sottovia sulla via dello Statuto al km. 2,800 uguale al precedente.
	Pisa-Livorno M.	Ponticelli ai km. 79,910; 80,201; 81,421; 81,916; 89,721 e 91,293 (piattabande in travi a T in calcestruzzo di cemento). Ponte della Sofina al km. 85,213.
	Pisa-Spezia	Ponte dei Navicelli al km. 86,394 (in travi a doppio T annegate in calcestruzzo di cemento).
	Pisa-Spezia	Prolungamento in muratura per ml. 40 del ponte obliquo sul torrente Rugoletto in stazione di Sarzana.
Roma	Roma e Scali	Prolungamento sottovia Santa Bibiana in stazione di Roma Termini, congiungimento delle parti in muratura del sottovia e sistemazione della relativa canna.
	Roma-Cassino	Prolungamento sottovia di m. 4 al km. 4,366.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 0,80 a km. 4,472.
	Id.	Ampiamento sottopassaggio in ferro di luce m. 8,00 al km. 9,890 per la strada n. 7 delle bonifiche dell'Agro Romano.
	Roma-Fornia	Prolungamento sottovia in muratura di luce m. 4 al km. 11,445.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 3 al chilometro 13,019.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 1,00 al km. 33,422.

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
<i>segue :</i>		
Roma	Roma-Fornia	Prolungamento ponticello di luce m. 2,00 al km. 33,744.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 2,00 al km. 49,372.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 3 al chilometro 102,831.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 3 al km. 102,913.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 0,80 al km. 109,041.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 0,80 al km. 109,277.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 5,00 al km. 110,149.
	Id.	Cavalcavia in muratura di luce m. 6,50 sulla linea di raccordo Campoleone-Cecchina.
	Avezzano-Sulmona	Muri paraneve dell'altezza di circa m. 3 in pietrame a secco, e parzialmente con malta, alle testate del vallone Forche Caruso, fra Pescina e Carrito, della lunghezza di m. 145 quello dal lato Roma e di m. 165 quello dal lato Sulmona.
	Caianello-Isernia	Banchettone di muratura di pietrame a secco con paramento in malta, lungo m. 87 ed alto m. 3 circa, tra i km. 1,060 e 1,147.
Ancona	Rimini-Ancona	Sistemazione con travi portalongherine di cemento armato del ponticello di luce obliqua m. 3,25 al km. 144,615 presso la stazione di Pesaro.
	Ancona-Sambenedetto	Sistemazione, mediante piattabande di cemento armato, del ponte di luce m. 10 sul fosso Castellaro, al km. 240,449 presso la stazione di Porto Civitanova.
	Fabriano-Urbino	Ricostruzione e riparazione di alcuni volti dei viadotti ai km. 11,150 e 11,980 fra le stazioni di S. Donato Coccore e di Sassoferrato.
	Pescara-Foggia	Ponte in muratura a tre arcate sul Fosso della Fortezza al km. 350,664 tra le stazioni di Pescara C. e Pescara P. N.
Napoli	Cervaro-Napoli	Cavalcavia in muratura a 3 cerniere di granito, di luce m. 24,70 al km. 181,996 in stazione di S. Antimo-S. Arpino.
	Id.	Sottovia di luce m. 5,00 al km. 182,750 tra le stazioni di S. Antimo-S. Arpino e Frattamaggiore-Grumo.
	Id.	Cavalcavia in cemento armato di luce m. 9,50 al km. 189,433 in stazione di Casoria-Afragola.
	Id.	Sottovia in muratura di luce m. 8,00 al chilometro 190,769 tra le stazioni di Casoria-Afragola e Napoli C.le.

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
<i>segue:</i>		
Napoli	Cervaro-Napoli	Cavalcavia in cemento armato di luce m. 9,50 al km. 192,148 tra le stazioni di Casoria-Afragola e Napoli Centrale.
	Cassino-Napoli	Completamento impalcatura in cemento armato in sostituzione volto lesionato del sottovia al km. 246,139 di luce m. 13,50, tra le stazioni di Casalnuovo-Sicignano e Napoli C.le
	Cancello-Avellino	Costruzione ponticello tubolare in cemento armato di luce m. 3,00 in sostituzione del manufatto lesionato al km. 61,189 fra la fermata di Montoro Superiore e la stazione di Solofra.
Bari	Foggia-Brindisi	Prolungamento opere d'arte fra Molfetta e Bisceglie.
	Foggia-Potenza	Sistemazione della fronte lato Foggia della galleria Santa Venere al km. 49,980 fra le stazioni di Rocchetta S. A. e Melfi.
	Id.	Costruzione piattabanda in cemento armato in sostituzione del volto in muratura dissestato del ponticello al km. 109,216.
Reggio Calabria	Reggio Calabria e Scali	Costruzione di un tratto del ponte di luce m. 6 sul torrente Caserta per la deviazione della linea Battipaglia-Reggio C. in dipendenza dell'ampliamento del Porto di Reggio C. e per la sistemazione di quella stazione Marittima.
	Id.	Costruzione di un nuovo ponticello di luce m. 2 con impalcatura e travi di ferro incorporate nel calcestruzzo sul piazzale della stazione di Reggio C. Marittima.
	Metaponto-Reggio C.	Prolungamento con luce di m. 3 del ponticello di luce m. 1,50 al km. 411,872 attraversante il piazzale della stazione di Brancaleone.
	Battipaglia-Reggio C.	Sostituzione con tre ponti in muratura a tre archi delle travate metalliche sui torrenti Belvedere, Bagni e Maddalena, rispettivamente ai km. 165,566, 187,118 e 195,003 (stanziamento lire 591.000).
Palermo	Palermo-Bicocca	Ricostruzione del ponticello della luce di m. 1,00 al km. 55,426 fra le stazioni di Sciara e Causo.
	Bicocca-Siracusa	Costruzione di un ponticello di m. 3 di luce al km. 295,294 stazione di Priolo con piattabanda in cemento armato. Sostituzione della travatella in ferro del sottovia di m. 3, al km. 282,601 con piattabanda in cemento armato.
	Siracusa-Ragusa	Costruzione di due ponticelli di m. 3 di luce con piattabanda in cemento armato ai km. 361,529, 363,448 fra Pozzallo e Spaccaforno.
	Magazzolo-Porto Empedocle	Ricostruzione ed ampliamento del ponticello al km. 108,152 fra Siculiana Marina e Siculiana.

7. ELENCO DELLE OPERE D'ARTE IN MURATURA E CEMENTO ARMATO
IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 26 a pag. 60)

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
Torino	Torino-Milano	Costruzione cavalcavia sui Corsi Ferruccio e Parigi e muri di sostegno laterali ai predetti cavalcavia.
	Id.	Costruzione di muri di sostegno a destra e a sinistra della linea dal cavalcavia di Corso Ferruccio verso quello di Corso Vittorio Emanuele.
	Torino	Costruzione di due fabbricati ad uso alloggi del personale ferroviario in prossimità del Bivio Lagrangia a Torino.
	Torino-Conf. francese	Consolidamento arcate lesionate dei manufatti al km. 54,206 (Viadotto Gorgie) e 59,839 (ponte sul Rio Peyrone).
	Id.	Costruzione di un viadotto in muratura per doppio binario in sostituzione dell'attuale travata in ferro per semplice binario sul vallone di Combascura al km. 58,916 fra Chiomonte e Salbertrand.
	Torino-Rho	Chivasso - Costruzione cavalcavia.
	Id.	Sottopassaggio al km. 5,053 in corrispondenza del Corso Regina Margherita a Torino.
Milano	Chivasso-Aosta	Chiusura imbocchi galleria di Tercy, abbandonata, e costruzione rilevato presso Chambove.
	Treviglio-Bergamo-Rovato	Sostituzione, con impalcatura formata di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento, del volto in mattoni, gravemente discostato, del sottovia detto di S. Bernardino e di luce obliqua m. 9,26 al km. 20,800 presso Bergamo.
Bologna	Milano-Chiasso	Sostituzione, con impalcature formate di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento delle travate metalliche in opera al sottovia di luce m. 5,00 della ferrovia Milano-Erba (Nord-Milano) al km. 26,908, e sui ponticelli al km. 31,863 (luce m. 2,30) e al km. 43,985 (luce m. 3,50).
	Bologna-Verona	Piattabanda in cemento armato del tipo a travi di ferro annegate nel calcestruzzo di luce retta m. 3,00 al km. 22,209.
	Id.	Piattabanda in cemento armato del tipo a travi di ferro annegate nel calcestruzzo di luce retta di m. 4,15 al km. 25,867.
	Id.	Piattabanda in cemento armato del tipo a travi di ferro annegate nel calcestruzzo di luce retta m. 3,00 al km. 30,599.

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
<i>segue:</i>		
Bologna	Bologna-Rimini	Sottovia in cemento armato sulla strada provinciale per Ravenna in due luci di m. 1,50 ed una di m. 7,00 al km. 64,177.
	Id.	Sottovia in cemento armato per la strada di accesso allo scalo P. V. di Forlì in due luci di m. 2,30 ed una di m. 8 al km. 64,340.
	Id.	Sottovia in cemento armato di luce m. 8 sulla strada di Coriano al km. 65,350.
Venezia	Mestre-Udine	Allargamento da m. 4,50 a 10 (sul retto) della parte del sottovia di Fossamerlo, al chilometro 48,332 in stazione di Conegliano, preesistente al prolungamento con luce di m. 10 eseguito durante la guerra.
	Bolzano-Malles	Ricostruzione in muratura di rivestimento nella Galleria Monte Giuseppe fra le stazioni di Marlengo e Tel.
	Fortezza-S. Candido	Costruzione di 5 muri di sostegno e di una cunetta lungo il rilevato ferroviario al chilometro 386,780, franato in seguito alla pioggia torrenziale del novembre 1926.
	Milano-Venezia	Sostituzione travate metalliche con piattabande in cemento armato ai ponticelli km. 198,715 e 215,361.
Trieste	Postumia Grotte-Trieste Centrale	Muro di sostegno a valle della ferrovia in stazione di Grignano al km. 568,8.
	Id.	Sottovia al km. 502,6, in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Prestrane Mattegnà.
	S. Pietro del Carso-Fiume	Sostituzione del cavalcavia di legno al chilometro 33,679, con un ponte a volto.
	Piedicolle-Trieste	Ripristino del ponte in muratura di m. 85 di luce al km. 86,159, sul fiume Isonzo presso Salcano.
	Id.	Fornitura e posa in opera di 12 termometri elettrici indicatori e di 6 termometri elettrici registratori nell'arcata maggiore del suddetto ponte presso Salcano.
	Udine-Tarvisio-Confin	Sostituzione della travata in ferro al chilometro 37,771, sui Rivi Missigulis e Pisanda con un ponte in muratura a 6 luci di metri 9,20 ciascuna.
	Id.	Costruzione di un nuovo ponte sul torrente Orvenco in dipendenza della esecuzione di una variante della linea fra i km. 25,839 e 26,676.
	Portogruaro-Monfalcone	Costruzione di un nuovo ponte sull'Isonzo presso Pieris Turriaco, in dipendenza del raddoppio Villa Vicentina-Pieris Turriaco.
Genova	Alessandria (Bivio Bormida)-Genova	Sottopassaggio obliquo di luce retta di m. 4 in via all'Edificio a Ronco. Impalcature di calcestruzzo in cemento includente travi di ferro.

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
segue: Genova	Genova-Sampierdarena-Ventimiglia	Sottovia in cemento armato della luce di m. 3 al km. 35,730 ⁰ adiacente alla spalla lato Genova e sottovia in cemento armato della luce di m. 2 adiacente alla spalla lato Ventimiglia, del nuovo ponte in ferro sul torrente Sansobia presso la stazione di Albissola Capo.
	Genova-Spezia	Muro di rivestimento contro il mare al chilometro 56,880 e 56,930 fra le stazioni di Deiva e di Framura.
Firenze	Id.	Ponte obliquo a 2 luci di m. 7,26 ciascuna con archi in calcestruzzo di cemento sul torrente Molinetti in stazione di Monterosso.
	Id.	Muro di sostegno del piazzale e per difesa di questo contro il mare della stazione di Mararola.
	Chiusi-Firenze	Sottovia di luce m. 6 per 4 binari con impalcatura di cemento armato al km. 215,688 in sostituzione del passaggio a livello al km. 215,381 da sopprimersi.
	Id.	Costruzione di un cavalcavia di luce m. 9,50 al km. 231,949 in sostituzione del passaggio a livello al km. 231,913 da sopprimersi.
	Firenze-Pistoia	Sottovia per n. 7 binari sulla via dei Macelli al km. 1,662 ad arco ribassato di calcestruzzo a tre cerniere e della luce di m. 14.
	Chiusi-Fmpoli	Nuovo sottovia di luce m. 3,20 per 4 binari con impalcatura di cemento armato al km. 197,132 in sostituzione del sottovia ad un binario della luce di m. 3,20 a fasci di rotaie da sopprimersi al km. 197,042 in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Sinalunga.
	Pisa-Livorno M.	Ponte obliquo nel fosso Navicella al km. 92,435 (piattabanda con travi a 1) in calcestruzzo di cemento (vedi all. 10). Ponte sul fosso Calabrone al km. 92,320 a due luci (piattabanda con travi a 1) in calcestruzzo di cemento. Ponte sul fosso Acque Chiare al chilometro 92,977 piattabanda con travi a 1) in calcestruzzo di cemento.
	Pisa-Spezia	Sostituzione delle travate metalliche del ponte sul torrente Ricortola (km. 143,499 fra Massa e Carrara-Avenza) con impalcature di ferro annegate nel calcestruzzo. Idem delle travate del ponte della marmifera al km. 147,293 nella stazione di Carrara-Avenza.
	Parma-Spezia Stazione di Filattiera	Sostituzione delle travate metalliche con impalcature in cemento armato al ponte sul Canale Valle al km. 85,199, (in corso di ultimazione).
Pistoia-Lucca	Allargamento del viadotto delle Monache al km. 17,235.	
Id.	Ampliamento del cavalcavia al km. 16,780.	

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
Roma	Orte-Terni	Sostituzione di 10 ponticelli in ferro mediante nuove piattabande in calcestruzzo di cemento armato con travi di ferro o rotaie.
	Roma-Chiusi	Costruzione passerella in cemento armato al km. 2,700.
	Roma-Fornia	Prolungamento cavalcavia in muratura di luce m. 15,42 al km. 33,170.
	Id.	Prolungamento sottovia in cemento armato di luce m. 8 al km. 49,546.
	Id.	Prolungamento ponticello di luce m. 1,00 al km. 50,007.
	Id.	Costruzione passerella in cemento armato in stazione di Monte di S. Biagio.
	Id.	Costruzione sottopassaggio per viaggiatori in stazione di Campoleone.
Ancona	Avezzano-Sulmona	Costruzione di un sottovia in muratura, di m. 3,00 di luce, al km. 128,399, per sopprimere il passaggio a livello al km. 128,406.
	Ancona-S. Benedetto	Sistemazione, con volti murari, piattabande di cemento e travi incorporate, travi portalongarine di cemento armato, di tutte le numerose opere di arte minori di deficiente resistenza, esistenti lungo la linea.
	Portocivitanova-Albaccina	Formazione di cappe e riparazioni varie, ai viadotti Maricella I, II, III, fra le stazioni di Tolentino e di S. Severino.
	Sella di Corno-Terni	Impalcatura a travi portalongarine sul ponte al km. 181,399.
	Pescara-Foggia	Prolungamento del ponte sul Sangro al chilometro 389,970 tra le stazioni di Fossaccia e Vasto.
Napoli	Id.	Sistemazione per due binari del ponte di m. 4,00 di luce nella stazione di Vasto al km. 413,608 (ampliamento servizio merci Vasto).
	Pescara-Sulmona	Sistemazione con volti in calcestruzzo del ponte a travata metallica sul fiume Pescara al km. 46,945 fra le stazioni di Tocco Castiglione e Bussi.
	Cervaro-Napoli	Cavalcavia ad arco incastrato di cemento, di luce m. 18,30 al km. 179,638 tra le stazioni di Aversa e S. Antimo-S. Arpino.
	Id.	Cavalcavia in cemento armato di luce m. 9,50 al km. 180,598 tra le stazioni di Aversa e S. Antimo-S. Arpino.
Id.	Cavalcavia in cemento armato di luce m. 9,50 al km. 182,949, tra le stazioni di S. Antimo-S. Arpino e Frattamaggiore-Grumo.	
Id.	Passerella pedonale in cemento armato di luce m. 22 al km. 184,055, in stazione di Frattamaggiore-Grumo.	

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere	
segue: Napoli	Cervaro-Napoli	Cavalcavia in cemento armato di luce m. 9,50 al km. 185,285, tra le stazioni di Frattamaggiore-Grumo e Casoria-Afragola.	
	Id.	Sottovia obliquo a travi incorporate nel calcestruzzo, di luce m. 10 al km. 188,301, in stazione di Casoria-Afragola.	
	Id.	Prolungamento manufatto con piattabanda a travi incorporate al km. 188,998, per attraversamento condotta del Serino, in stazione di Casoria-Afragola.	
	Napoli-Potenza	Costruzione di un ponte in muratura a 4 luci di m. 17,50 ciascuna, in sostituzione della esistente travata metallica al km. 144,568 fra le stazioni di Baragiano e Picerno.	
	Id.	Soppressione del ponticello di luce m. 2,00 al km. 150,000, e consolidamento dell'altro della stessa luce al km. 149,964, fra le stazioni di Picerno e Tito.	
	Cancello-Avellino	Consolidamento del ponticello obliquo della luce di m. 4,00 al km. 58,935, fra la fermata di Montoro S. e la stazione di Solofra.	
	Sicignano-Lagonegro	Ricostruzione di un tratto di rivestimento murario fra i km. 75,471, e 75,479, nella galleria Zango tra la fermata di Casaletto e la stazione di Lagonegro.	
	Bari	Foggia-Bari	Prolungamento ponte sull'Ofanto in dipendenza del doppio binario fra Barletta ed Ofantino al km. 586,433.
		Bari-Taranto	Costruzione nuovo viadotto in muratura al km. 79,337 fra le stazioni di Castellaneta e Palagianello.
		Foggia-Potenza	Ricostruzione di un tratto dissestato della galleria Cardinale fra i km. 61,179 e 61,200, fra le stazioni di Rocchetta S. A. e Melfi.
Reggio C.	Battipaglia-Reggio	Costruzione di un'arcata in calcestruzzo di cemento di luce m. 49,49 in sostituzione dell'attuale travata metallica di m. 50 di luce al viadotto in burrone La Brace al km. 314,134 fra le stazioni di Tropea e Ricadi.	
	Reggio C. e Scali	Costruzione di un nuovo ponte a tre luci sul torrente Calopinace costituente la 1ª fase del 1º gruppo dei lavori di ampliamento e di sistemazione generale della stazione di Reggio Calabria Centrale.	
	Metaponto-Reggio C.	Costruzione dei nuovi ponti sui torrenti Vodà al km. 326,100, Ponzo al km. 326,595 e Munita al km. 335,331, in sostituzione di quelli danneggiati dall'alluvione del 9 ottobre 1925.	
	Id.	Costruzione nuovo ponte sul torrente Fiumarella al km. 294,289 in dipendenza dell'impianto di un nuovo deposito locomotive nella stazione di Catanzaro Marina.	

Compartimento	Linea	Descrizione delle opere
<i>Segue:</i> Reggio C.	Battipaglia-Reggio C.	Sostituzione della travata metallica a tre luci sul fiume Mingardo al km. 80,037, fra le stazioni di Centola e Celle Bulgheria, con un viadotto in muratura a 8 luci di m. 13,50 ciascuna (stanziamento lire 2.270.000).
	Id.	Sistemazione con un viadotto in muratura a 9 luci del ponte in ferro sul fiume Bussento al km. 93,282, fra le stazioni di Torre Orsaia e Policastro (stanziamento lire 2.270.000).
	Id.	Costruzione di un viadotto in muratura a 8 luci di m. 14 ciascuna in sostituzione della travata metallica a 3 luci sul Vallone S. Caterina al km. 71,364, fra le stazioni di Pisciotta e S. Mauro la Bruca (stanziamento lire 1.530.000).
	Id.	Costruzione di un ponte in muratura a tre luci di m. 20 ciascuna sul fiume Lambro al chilometro 75,615, fra le stazioni di S. Mauro la Bruca e Centola in sostituzione della travata metallica ad una luce di m. 60 (stanziamento lire 976.000).
	Id.	Sostituzione della travata metallica di luce m. 20 sul torrente Parisi al km. 172,145, fra le stazioni di S. Gineto e Capo Bonifati, con una impalcatura formata con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento a 3 luci di m. 5,97 ciascuna (stanziamento lire 195.000).
	Id.	Sostituzione della travata metallica di luce m. 34,06 sul torrente Deura al km. 204,493, fra le stazioni di Paola e S. Lucido Marina, con una impalcatura formata con travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento a 3 luci di m. 10,02 ciascuna (stanziamento lire 400.000).
Palermo	Palermo-Bicocca	Costruzione di due ponticelli della luce di m. 1,00 con lastrone in cemento armato ai km. 42,171 e 42,426 in sostituzione di due canaletti della luce di m. 0,50 esistenti alle stesse progressive fra le stazioni di Termini e Fiumetorto.
	Messina-Bicocca-Siracusa	Costruzione nuovo viadotto Castelluccio.
Delegazione di Cagliari	Cagliari-Golfo Aranci	Sostituzione con piattabanda in cemento armato della travata in ferro della luce di m. 6,30 al km. 283,103 della linea Cagliari-Golfo Aranci.
	Id.	Costruzione di un sottovia di m. 6 di luce con piattabanda in cemento armato al chilometro 214,128 (1° gruppo lavori ampliamento stazione di Chilivani).
	Chilivani-Sassari	Sostituzione con impalcatura di travi in ferro incorporate nel calcestruzzo della travata metallica al km. 46,324 luce obliqua m. 7,25.

8. - ELENCO DEI LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DEI PONTI METALLICI
ULTIMATI AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 27 a pag. 61).

Compartimento	Linea	Descrizione dei lavori
Torino	Torino-Molane	Sostituzione della travata metallica sulla Dora di Cesana fra Salbertrand ed Oulx.
Milano	Colico-Sondrio	Sostituzione della travata metallica al ponte sul torrente Mallerò e rafforzamento delle travi maestre di altri tre ponticelli.
	Codogno-Cremona	Sostituzione con nuove travate metalliche indipendenti della travata continua sul fiume Adda.
Bologna	Bologna-Verona	Sostituzione delle travate metalliche ai ponti: sul torrente Ghironda, sul canale di Cento, sullo scolo Gallego, sul canale Valbona e sul Canale Torbido.
	Legnago-Monselice	Rafforzamento degli organi di ritengo dell'armamento sulla travata sul fiume Adige.
	Ferrara-Rimini	Costruzione di nuove travate metalliche in una o più luci per i ponti: sul fiume Reno, sullo scolo Canala e via Cupa e sistemazione di quattro ponti in ferro: sul fosso Ghiaia, sul Canale delle Saline, sullo scolo Tagliata e sul canale del Porto di Cesenatico.
Venezia	Verona-Brennero	Sostituzione della travata in ferro sul torrente Fersina.
	Bologna-Malles	Sostituzione della travata in ferro sul torrente Moserlahn.
	Brunico-Campo Tures	Rafforzamento del ponte in ferro sul torrente Ahren.
	Mestre-Portogruaro	Costruzione di tre nuove travate metalliche per il ponte sul fiume Piave.
Trieste	Trieste C. - Postumia Grotte	Sistemazione e rafforzamento della travata al km. 575,8.
	Piedicolle-Trieste	Costruzione di una travata presso la stazione di Villa Opicina in corrispondenza di un nuovo binario di manovra.
	Divaccia S. Canziano-Pola	Sistemazione e rafforzamento di cinque travate.
	Canfanaro-Rovigno	Sistemazione e rafforzamento di due travate.
	S. Pietro del Carso-Fiume	Sistemazione e rafforzamento di una travata.
Genova	Genova-Ventimiglia	Costruzione di una nuova travata sul torrente Spotorno.
Firenze	Chiusi-Firenze	Costruzione della travata metallica per il secondo binario in corrispondenza del torrente Esse.
	Raccordo Firenze C. M.-Rifredi	Prorogamento e sistemazione del sottovia sulla via già dei Martelli mediante sostituzione dell'arco in muratura con tre travate metalliche.

Compartimento	Linea	Descrizione dei lavori
<i>segue :</i>		
Firenze	Binario di allacciamento col deposito locomotive del Romito.	Costruzione di un sottovia a travate metalliche sulla via del Romito.
	Firenze-Pistoia	Sistemazione con travate costituite da travi Differdingen del sottovia sulla via Cittadella.
Roma	Roma-Cassino	Posa in opera di due travate a travi gemelle in un sottovia presso Ciampino.
•	Avezzano-Sulmona	Costruzione di una nuova travata metallica sul torrente Foce e rafforzamento di cinque travate a travi gemelle della stessa linea.
Ancona	Ancona-Pescara	Sostituzione di una nuova travata a quella esistente sul fosso del Giardino.
	Ancona-Foggia	Costruzione di un ponte in ferro sul fosso della Fortezza.
	Terni-Aquila	Sostituzione con una travata metallica dell'arco in muratura di luce m. 10 al ponte sul Velino presso Antrodoco.
Napoli	Codola-Nocera	Costruzione di una travata metallica per il ponte al km. 2.784.
	Napoli-Potenza	Sostituzione con cinque nuove travate indipendenti del ponte obliquo a 5 luci sul fiume Sele costituito da una trave continua.
Bari	Taranto-Metaponto	Sostituzione con una nuova travata metallica della travata sul torrente Minacciola.
Reggio Calabria	Metaponto-Reggio Calabria	Sostituzione con una nuova travata metallica della travata in opera al ponte a 7 luci sul torrente Amandolea.
Delegazione di Cagliari	Cagliari-Golfo Aranci	Sostituzione di una travata metallica al ponte al km. 245,639.
	Chilivani-Sassari	Sostituzione di due nuove travate metalliche alle travate esistenti in due ponticelli della linea.

9. - ELENCO DEI LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DEI PONTI
METALLICI IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 27 a pag. 61).

Compartimento	Linea	Descrizione dei lavori
Torino	Torino-Confini francese	Sostituzione della travata a doppio binario al ponte sulla Dora di Pont Ventoux con due travate metalliche indipendenti.
Milano	Piacenza-Rogoredo	Sostituzione delle travate metalliche sul colatore Mortizza.
	Milano-Verona	Sistemazione mediante costruzione di nuove travate metalliche, dei ponticelli sulla Roggia Molina, sulla Roggia Fontanone, sulla Roggia Travizana, sulla Roggia Castrina e sulla Scuola Vecchia.
Bologna	Colico-Chiavenna	Sostituzione di nuove travate a quelle in opera ai ponti: sul torrente Ratti, sul torrente Codera, sul canale Meretta e sul torrente Schiesone.
	Bologna-Verona	Sostituzione con nuove travate metalliche delle travate ai ponti: sul torrente Lavino, sul torrente Samoggia, sul fosso Signora e sul fiume Panaro.
	Ferrara-Rimini	Sostituzione con nuove travate metalliche ad una o più luci delle travate ai ponti: sul fiume Santerno, sul fiume Senio, sul fiume Lamone, sui fiumi Uniti, sul fiume Bevano, sul fiume Savio, sul fosso Vecchio, sul canale Vela e sullo scolo Buonacquisto.
Venezia	Verona-Padova	Costruzione di un ponte a travata metallica sul fiume Retrone.
	Milano-Venezia	Sistemazione del ponte sul Brenta presso ponte di Brenta.
	Mestre-Portogruaro	Costruzione di due nuove travate metalliche sul fiume Livenza.
	Mestre-Udine	Sistemazione a doppio binario del ponte sul Tagliamento tra Casarsa e Codroipo mediante la costruzione di 36 nuove travate metalliche pel secondo binario.
Trieste	Mestre-Udine	Travata nuova per un terzo binario al ponte sul Monticano a Conegliano.
	S. Pietro del Carso-Piave	Sistemazione e rafforzamento delle travate ai km. 11,490; 14,724; 16,673.
	Piedicolle-Trieste	Costruzione di nuove travate metalliche per prolungamento dei ponti ai km. 150,072 e 152,701 in dipendenza della costruzione di un binario indipendente fra Gorizia M. S. e Bivio S. Pietro.
	Udine-Tarvisio	Costruzione di un ponte a due luci a travate metalliche sul torrente Orvenco.
	Monfalcone-Portogruaro	Costruzione di due nuove travate metalliche in sostituzione di quelle distrutte durante la guerra al ponte sul fiume Isonzo.
Genova	Sampierdarena-Confini Francese	Costruzione di un nuovo ponte a travata metallica sul torrente Sansobbia e di uno sul fiume Centa.
	Sampierdarena-Ovada	Travate nuove per i ponti sui fiumi Stura e sul rio Luvolta.
	Ovada-Alessandria	Travate nuove per il ponte sul Bormida.

Compartimento	Linea	Descrizione dei lavori
<i>segue:</i>		
Genova	Genova-Spezia	Applicazione di lamiere ondulate sotto le impalcature metalliche dei sottovia sul Bisagno e su via Archimede presso la stazione di Genova P. B. e travate nuove per il sottovia Vernazza ed il ponte sul Beizzo.
	Genova-Ventimiglia	Costruzione di nuove travate metalliche per i ponti sui torrenti Polcevera, Chiaravagna, S. Pietro, S. Martino e Caramagna e per il sottovia Garibaldi presso Genova-Sampierdarena.
Firenze	Chiusi-Firenze	Impianto di nuove travate metalliche per il secondo binario ai ponti: sul fosso Biguro, sul fosso Vingone, sul fosso Cilone, sul Rio di Gozzano e sul fiume Ioreto.
	Pisa-Spezia	Sistemazione di 14 ponticelli mediante sostituzione delle attuali travate con nuove impalcature metalliche.
	Pisa-Livorno M.	Sostituzione con nuove travate delle travate sul fosso emissario Bientina e sul fosso la Tora.
	Faenza-Firenze	Sistemazione dell'armamento su 12 travate metalliche.
Roma	Roma-Cassino	Sostituzione con travate nuove delle travate al sottovia per il vicolo degli Angeli.
	Orte-Terni	Costruzione di tre nuove travate metalliche per il ponte sul Tevere presso Orte.
Ancona	Ancona-Foggia	Sostituzione delle travate metalliche sul fiume Pescara (fra Pescara C. e Pescara P. N.) e sul fiume Fortore (fra Chienti Serracapriola e Ripalta).
	Pescara-Sulmona	Sostituzione della travata metallica al ponte sul Pescara fra Manoppello e Alanno e delle altre ai quattro ponti sul Pescara fra S. Valentino Caramanico e Popoli.
Napoli	Foggia-Napoli	Sostituzione con nuove travate delle travate esistenti a due ponti sul Miscano.
Bari	Taranto-Metaponto	Costruzione di nuove travate ai ponti: sul fiume Tarò e sul fiume Bradano.
	Bari-Taranto	Sostituzione con travate nuove della travata sul Gennarino.
Reggio Calabria	Battipaglia-Reggio C.	Sostituzione di nuove travate metalliche a quelle in opera ai ponti: sul canale della Bonifica, sui fiumi Sele e Savuto e sui torrenti Solofrone, S. Domenico, Vallecupo, S. Gineto, Vardano, Colongi, Bagni, S. Antonio, Gariglio, S. Maria e Quintieri.
	Battipaglia-Reggio C.	Sostituzione di due nuove travate metalliche a quelle in opera sul fiume Angitola.
	Metaponto-Reggio C.	Costruzione di un nuovo ponte a travata metallica sul torrente Rondese.
	Metaponto-Reggio C.	Costruzione di nuove travate ai ponti sui fiumi Vodà e Ponzo e sul torrente Pantano.
Palermo	S. Agata-Messina	Nuovo sottovia obliquo fra le stazioni di Camaro e Messina Smistamento.
Cagliari	Cagliari-Golfo Aranci	Sostituzione con travate nuove di due travate nei ponti ai km. 89,917 e 90,089.

10. - ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI E LAVORI NELLE STAZIONI ESEGUITI
O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 28 a pag. 62)

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
Torino	Torino P. N.	Riparazione tettoia per servizio merci G. V.	Ultimato.
	Id.	Sistemazione del magazzino ex economato a magazzino approvvigionamenti.	Id.
	Id.	Prolungamento di tre pensiline sui marciapiedi lato partenze.	In corso.
	Torino P. S.	Riparazione e verniciatura della tettoia del fabbricato viaggiatori.	Ultimato.
	Torino Vanchiglia	Impianto nuovo scalo merci.	Id.
	Torino Smist.	Ampliamento e sistemazione di alcuni impianti del magazzino approvvigionamenti.	In corso.
	Id.	Sistemazione magazzino oli ed infiammabili del Servizio approvvigionamenti; modificazione e sistemazione binari del magazzino stesso.	Ultimato.
	Id.	Ampliamento fasci binari esistenti per l'impianto di un nuovo fascio arrivi e partenze, di un binario di lancio per la sistemazione binari deposito trazione.	In corso.
	Savona	Fabbricati in muratura in sostituzione della baracca per deposito legnami e costruzione del magazzino infiammabili.	Ultimato.
	Casale M.	Prolungamento delle pensiline sui marciapiedi principale ed intermedio.	Id.
	Id.	Ampliamento servizio merci.	Id.
	Id.	Sistemazione latrine e fabbricato servizi accessori.	In corso.
	Mortara	Sistemazione servizio merci, marciapiedi ed impianto binario indipendente per gli arrivi da Milano.	Id.
	Id.	Impianto asta di manovra.	Id.
	Id.	Impianto di una pensilina metallica sul marciapiede principale.	Id.
Id.	Sistemazione latrine negli alloggi fabbricato viaggiatori.	Id.	
Asti	Asti	Costruzione sottopassaggio.	Id.
	Id.	Miglioramento servizio merci.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Torino	Alessandria	Demolizione del cavalcavia del Dongione al km. 90,579.	In corso.
	Id.	Sistemazione chiusure della stazione.	Id.
	Trofarello	Ampliamento e sistemazione impianti relativi al servizio merci e bagagli.	Id.
	Vadò Ligure	Impianto della 7 ^a e 8 ^a linea.	Ultimato.
	Monchiero	Prolungamento binario d'incrocio.	Id.
	Bra	Impianto piattaforma da m. 21 e sistemazione binari deposito locomotive.	Id.
	Fossano	Ampliamento e sistemazione in dipendenza innesto della nuova linea Fossano-Ceva.	In corso.
	Mondovi	Ripristino impianto armamento nuova stazione di Mondovi per la linea Fossano Mondovi-Ceva.*	Id.
	Pessione	Ampliamento scalo merci P. V. e raccordo Martini Rossi.	Id.
	Solero	Costruzione magazzino merci P. V. sistemazione piano caricatore e piazzale.	Id.
	Corsico	Allacciamento binari di 4 ^a e 5 ^a linea lato Vigevano.	Id.
	Tromello	Impianto binario di carico diretto e di una stadera a ponte da 40 tonnellate.	Id.
	Penango	Impianto binario d'incrocio.	Id.
	Oviglio	Impianto binario di carico e scarico diretto.	Id.
	Novara C.le	Sistemazione binari deposito locomotive.	Ultimato.
	Novara Smist.	Prolungamento copertina piano caricatore.	Id.
	Chivasso	Impianto piano caricatore mobile per trasbordo.	Id.
	Id.	Ampliamento (2° gruppo lavori).	Id.
	Settimo	Costruzione piano caricatore coperto	Id.
	Vercelli	Impianto nuova stazione merci (1° gruppo lavori-2 ^a fase).	Id.
	Ivrea	Ampliamento.	Id.
	Verres	Ampliamento scalo merci.	Id.
	Montalto Dora	Ampliamento.	Id.
	Morano Po	Ampliamento in dipendenza raccordo Stabilimento Società anonima cementi.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Torino	Cressa Fontaneto	Impianto binario carico diretto.	In corso.
	Chiomonte	Impianto binario sottostazione elettrica.	Ultimato.
	Oulx	Prolungamento binario sottostazione elettrica.	Id.
	Montanaro	Prolungamento di due marciapiedi interni.	Id.
	S. Vincent	Ampliamento e modificazioni al fabbricato viaggiatori.	Id.
Milano	Milano	Nuova dogana annessa allo Scalo Farini.	Id.
		a) collegamento con cunicolo sotterraneo dei due corpi dei magazzini per le merci ordinarie.	Id.
		b) completamento opere murarie dei magazzini e piano caricatore coperto per le merci ordinarie, del fabbricato per il Riparto merci nazionali e del fabbricato per entrata, uscita e visita dei pacchi soggetti a dogana.	Id.
		c) sopralzamento del secondo piano e completamento del fabbricato uffici.	Id.
		d) sistemazione dell'uscita e dei piccoli fabbricati adiacenti.	Id.
	Milano C.le	Nuova stazione centrale di Milano.	Id.
		a) fondazioni per il corpo principale del fabbricato viaggiatori.	Id.
		b) costruzione corpo laterale del fabbricato viaggiatori verso Via Sammartini.	Id.
		c) costruzione del corpo laterale del fabbricato viaggiatori verso Via Aporti.	In corso.
		d) fornitura pietra da taglio per rivestimento facciata corpo laterale fabbricato viaggiatori verso Via Sammartini.	Id.
		e) fornitura pietra da taglio per rivestimenti facciata corpo laterale verso Via Aporti.	Id.
		f) lavori in terra, muratura e cemento armato per opere in elevazione per gli impianti relativi alla G. V. e R.R. Poste.	Id.
		g) opere comprese fra la galleria di testa e Via Pergolesi e magazzini a nord di Via Pergolesi.	Id.
h) fornitura pietra artificiale per rivestimenti facciate dei corpi laterali del fabbricato viaggiatori.		Id.	

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Milano	<i>segue:</i> Milano C.le	i) impalcatura in cemento armato a copertura della parte centrale degli impianti relativi alla G. V. ed alle RR. Poste.	In corso.
		l) opere d'arte a nord del piazzale.	Id.
		m) costruzione di un cavalcavia per la soppressione del passaggio a livello.	Id.
		n) costruzione di un cavalcavia in calcestruzzo in sostituzione di una passerella in legname.	Id.
	Id.	Ampliamento stazione Ovest.	Id.
	Lambrate Smist.	Impianto 2° gruppo di binari per lo smistamento dei treni.	Id.
	Pizzighettone	Impianto binario per carico e scarico diretto ampliamento piazzale scalo merci e nuovo fabbricato viaggiatori.	Ultimato.
	Villetta Malagnino	Ampliamento del servizio merci.	Id.
	Crema	Ampliamento servizio merci.	In corso.
	Cremona	Ampliamento e sistemazione generale (1ª fase dei lavori di sistemazione servizio viaggiatori).	Id.
	Id.	Demolizione della tettoia del fabbricato viaggiatori ed impianto di pensiline.	Id.
	Castelleone	Prolungamento binario d'incrocio.	Id.
	Castelvetro Piacentino	Impianto binario di carico e scarico diretto.	Ultimato.
	Casalmaggiore	Ampliamento scalo merci ed impianto chiusure nell'atrio fabbricato viaggiatori.	In corso.
	Rovato	Costruzione piano caricatore bestiame. Impianto nuovo binario per ricovero treni.	Ultimato.
	Bergamo	Sistemazione servizio merci P. V. e viaggiatori.	In corso.
	Id.	Impianto binari tronchi per deposito riparandi alla squadra di rialzo.	Ultimato.
	Id.	Impianto piattaforma da m. 21.	Id.
	Carimate	Impianto binario per carico diretto.	Id.
	Morbegno	Impianto nuovo scalo merci sussidiario.	In corso.
	Bellano	Impianto binario per carico diretto.	Ultimato.
	Cantù	Impianto binario per carico diretto e del secondo binario d'incrocio.	Id.
	Lissone	Impianto binario per carico diretto.	Id.
	Valmadrera	Ripristino binario di carico diretto.	Id.
	Voghera	Impianto pensilina sul marciapiede intermedio e prolungamento di quella sul marciapiede principale.	In corso.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)	
<i>segue:</i> Milano	Como	Miglioramenti ai fabbricati ed adiacenze delle stazioni di Como S. G. e Como Lago in occasione delle onoranze per il 1° centenario della morte di A. Volta.	Ultimato.	
	Osnago	Costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori.	Id.	
	Arcore	Ampliamento del magazzino merci a P. V.	Id.	
	Rho	Prolungamento del magazzino merci e piano caricatore.	In corso.	
	Gallarate	Prolungamento allargamento e copertura dei piani caricatori.	Id.	
	Sesto Calende	Impianto binario per carico e scarico diretto.	Ultimato.	
	Certosa	Costruzione di un magazzino merci.	In corso.	
	Spinetta		Ampliamento della stazione: a) prolungamento del magazzino merci;	Id.
			b) impianto e spostamento binari.	Id.
	Codogno	Sistemazione cessi annessi al fabbricato viaggiatori.	Ultimato.	
	Lodi	Sistemazione cessi annessi al fabbricato viaggiatori.	Id.	
	Treviglio C.le	Ampliamento del fabbricato viaggiatori per ricavare nuovi locali per il caffè ristorante e per uso alloggio.	Id.	
	Palazzolo S. O.	Costruzione di un nuovo fabbricato cessi isolato.	Id.	
	Monza	Modificazione ai locali a pianterreno del fabbricato viaggiatori per migliorare la distribuzione degli uffici e per ricavare locali ad uso del caffè ristorante.	Id.	
	Bologna	Bologna	Sistemazione magazzino stampati alla Mascarella.	In corso.
		Reggio E.	Sistemazione fabbricato latrine.	Ultimato.
		Id.	Ampliamento scalo merci P. V.	In corso.
Poggiorusco		Impianto 5° e 6° binario d'incrocio	Ultimato.	
Forlì		Costruzione nuova stazione (1° gruppo).	In corso.	
Pracchia		Impianto fasci binari tronchi	Id.	
Faenza		Impianto nuovo binario per deposito locomotive.	Ultimato.	
	Id.	Impianto di una pensilina sul 3° marciapiede.	In corso.	

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Bologna	<i>segue:</i> Faenza	Impianto di un padiglione in cemento armato per ricovero materie infiammabili.	Ultimato.
	Corticella	Trasformazione della fermata in stazione - (1° gruppo lavori).	In corso.
	Pontelagoscuro	Aumento fronte piano caricatore di trasbordo.	Id.
	Ferrara	Costruzione di un palazzo per le RR. poste e telegrafi.	Id.
	Id.	Sistemazione piazzale scalo merci P. V.	Ultimato.
	Modena	Impianto di due pensiline metalliche.	Id.
	Argenta	Sistemazione servizio viaggiatori e merci.	In corso.
	B. S. Donnino	Costruzione nuovo fabbricato latrine.	Ultimato.
	Alfonsine	Aumento fronti di carico diretto.	Id.
	Ravenna	Ampliamento e sistemazione generale (1° gruppo lavori).	Id.
	Id.	Ampliamento fascio merci.	In corso.
	Savio	Impianto nuovo binario tronco per ricovero carri vuoti.	Ultimato.
	Cotignola	Sistemazione delle comunicazioni fra il binario di corsa e lo Scalo.	Id.
	Fiorenzuola	Costruzione fabbricato per ufficio sorvegliante e ricovero attrezzi per sistemazione pompa da incendi.	Id.
	Cesena	Costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori e sistemazione del piazzale esterno.	In corso.
	Legnago	Ampliamento dormitorio P. V. ed impianto padiglione in cemento armato a 3 ambienti.	Ultimato.
	Rosolina	Impianto di un padiglione in cemento armato a 2 ambienti ad uso magazzino merci.	Id.
Venezia	Brescia	Costruzione di una pensilina sul piazzale esterno del fabbricato viaggiatori.	Id.
	Id.	Ampliamento ex Villa Cantoni per il Dopolavoro ferroviario.	Id.
	Desenzano	Impianto di una pensilina verso il piazzale esterno.	Id.
	Id.	Impianto di pensiline metalliche sui marciapiedi principali ed intermedio.	In corso.
	Id.	Sistemazione accesso al fabbricato viaggiatori e delle chiusure attuali verso il piazzale esterno.	Ultimato.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Venezia	<i>segue:</i> Desenzano	Costruzione di due terrazze in cemento armato lateralmente al fabbricato viaggiatori e sistemazione del porticato del corpo centrale.	Ultimato.
	Verona P. N.	Impianto di pensiline metalliche sul primo e secondo marciapiede intermedio.	In corso.
	Id.	Costruzione magazzino merci, piano caricatore ed uffici piccola velocità.	Ultimato.
	Id.	Costruzione piazzali e strade di accesso al magazzino merci P. V.	Id.
	Id.	Rivestimento pietre lucidate ai sottopassaggi viaggiatori.	In corso.
	Verona P. V.	Demolizione tettoia ed impianto pensilina sul marciapiede principale.	Ultimato.
	Vicenza	Completamento e miglioramento degli impianti del magazzino approvvigionamenti.	In corso.
	Id.	Impianto di un deposito per 200.000 petardi nel magazzino approvvigionamenti.	Ultimato.
	Id.	Sistemazione servizi viaggiatori e merci.	In corso.
	Venezia S. L.	Sistemazione generale (1° gruppo lavori, 2ª fase, 1ª parte).	Ultimato.
	Id.	Impianto di nuove latrine a pagamento.	In corso.
	Padova C.	Costruzione di un fabbricato ad uso uffici della G. V.	Ultimato.
	Id.	Ampliamento e sistemazione servizi merci a G. e P. V.	In corso.
	Vigodarzere	Costruzione piano caricatore e magazzino merci P. V.	Ultimato.
	Bolzano	Ampliamento e sistemazione fabbricato viaggiatori.	In corso.
	Id.	Ricostruzione magazzino viveri e sistemazione binari.	Id.
	Fortezza	Ampliamento impianti doganali e merci.	Id.
	Brennero	Ampliamento e sistemazione fabbricato viaggiatori.	Id.
	San Candido	Ampliamento e sistemazione fabbricato viaggiatori.	Id.
	Belluno	Trasporto in località Vigneta dei servizi della stazione, esclusi quelli della trazione.	Id.
	Conegliano	Ripristino binario indipendente mediante impianto di 2 nuove traverse metalliche per semplice binario al ponte sul torrente Monticano.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Venezia	Sommacampagna	Sistemazione di un alloggio nel fabbricato viaggiatori.	In corso.
	Dolcè	Costruzione nuovo fabbricato viaggiatori.	Ultimato.
	Ceraino	Alzamento di due alloggi attigui al rifornitore.	In corso.
	Thiene	Impianto padiglione in cemento armato ad uso magazzino di stazione.	Ultimato.
Trieste	Trieste C.	Impianto di tre nuove pensiline.	In corso.
	Id.	Ampliamento servizio merci.	Ultimato.
	Postumia Grotte	Impianto di una pensilina sul marciapiede principale.	In corso.
	Id.	Costruzione nuova ala del fabbricato viaggiatori lato Recchio.	Id.
	Grignano	Sistemazione ed adattamento nuovi alloggi nel fabbricato viaggiatori.	Id.
	Id.	Impianto binari di precedenza.	Id.
	Fiume	Trasformazione del tetto del fabbricati viaggiatori.	Ultimato.
	Id	Ampliamento scalo legnami.	In corso.
	Prestrane M.	Ampliamento.	Id.
	San Pietro del Carso	Impianto asta di manovra e di 2 binari tronchi.	Id.
	Prosecco	Impianto di 2 nuovi binari per ricevimento treni e di 3 nuovi binari per deposito.	Id.
	Bivio d'Aurisina	Impianto binari di precedenza.	Id.
	Barcola	Impianto di un binario e di una asta di manovra.	Id.
	Villa Opicina	Impianto di un fascio di binari.	Id.
	Udine	Sistemazione del servizio merci.	Ultimato.
	Monfalcone	Costruzione di un tronchetto di sicurezza lato Cervignano.	In corso.
	Fusine Laghi	Impianto di un 4° binario di carico e scarico diretto, di una stadera a ponte da 40 tonnellate ed ampliamento del fabbricato viaggiatori.	Id.
	Bagni di Lusnizza	Ampliamento della stazione.	Ultimato.
	Ugovizza	Prolungamento di binari.	In corso.
	Camporosso in Valcanale	Ampliamento della stazione.	Id.
	Cervignano del Friuli - Grado	Sistemazione del servizio merci ed impianto di un nuovo binario tronco e trasformazione del piano caricatore ex militare in piano caricatore di trasbordo.	Ultimato.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue :</i>			
Trieste	Villa Vicentina	Impianto di un binario di carico e scarico diretto.	Ultimato.
Genova	Genova Pontedecimo	Prolungamento dei marciapiedi.	Id.
	Genova Bolzaneto	Prolungamento dei marciapiedi.	Id.
	Genova San Quirico	Prolungamento dei marciapiedi.	Id.
	Genova Mignanego	Prolungamento dei marciapiedi.	Id.
	Genova Borzoli	Ampliamento in relazione alla elettrificazione.	Ultimato.
	Genova Acquasanta	Ampliamento in relazione alla elettrificazione.	In corso.
	Genova P. Brignole	Impianto binari sull'area dell'ex deposito locomotive.	Ultimato.
	Id.	Impianto di un fascio di binari per deposito e pulizia carrozze sulla area dell'ex Scalo Archimede.	In corso.
	Genova Rivarolo	Trasformazione dell'ex officina in magazzino del Servizio approvvigionamenti.	Id.
	Genova (Piano orizzontale dei Giovi).	Prolungamento del marciapiede.	Ultimato.
	Bacino V. E. III	Sistemazione degli arredamenti ferroviari.	In corso.
	Ventimiglia	Sistemazione dei binari e dei marciapiedi e costruzione sottopassaggi.	Id.
	Id.	Demolizione dell'esistente tettoia e costruzione di tre nuove pensiline metalliche sui marciapiedi principale ed intermedio.	Id.
	Id.	Ampliamento della stazione in relazione alla sistemazione del servizio doganale.	Id.
Albenga	Costruzione fabbricato ad uso dormitorio per il personale di macchina.	Ultimato.	
Mele	Ampliamento in relazione alla elettrificazione.	Id.	
Campoligna	Ampliamento in relazione alla elettrificazione.	In corso.	
Rossiglione	Ampliamento in relazione alla elettrificazione.	Id.	
Roccapiunaldalda	Ampliamento in relazione alla elettrificazione.	Id.	

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue :</i>			
Genova	Castellazzo	Ampliamento in relazione alla elettrificazione.	In corso.
	Cogoleto	Ampliamento della stazione (1° e 2° gruppo lavori).	Id.
	Lavagna	Prolungamento binario delle precedenze promiscue.	Id.
Firenze	Monterosso *	Impianto 3° binario di incrocio.	Id.
	Firenze S. M. N.	Costruzione di nuovi locali per servizi accessori presso il piazzale esterno degli arrivi.	Id.
	Cortona	Prolungamento magazzino merci impianto binario di carico diretto ed impianto di 2 binari precedenze.	Id.
	Castiglion Fiorentino	Ampliamento generale sistemazione in relazione al raddoppio.	Id.
	Frassineto	Ampliamento generale in relazione al raddoppio.	Id.
	Chiusi	Costruzione di un marciapiede nel piazzale esterno.	Ultimato.
	Terontola	Trasformazione delle attuali latrine in altre con impianti sanitari moderni e con fossa a depurazione biologica, riordino dei locali a terreno del fabbricato viaggiatori e prolungamento del fabbricato per servizi accessori.	Id.
	Id.	Impianto di una pensilina metallica sul marciapiede intermedio.	Id.
	Montevarchi	Ampliamento magazzino merci e prolungamento del piano caricatore scoperto.	Id.
	Incisa	Impianto 2 binari per carico diretto	Id.
	Pontassieve	Impianto di una pensilina metallica sul marciapiede intermedio.	In corso.
	Id.	Trasformazione delle latrine con impianti sanitari moderni e con depurazione biologica.	Ultimato.
	Siena	Sistemazione con nuovi impianti sanitari moderni delle latrine pubbliche.	In corso.
	Id.	Impianto nuova stazione (1ª fase 1° gruppo lavori).	Id.
Sinalunga	Ampliamento generale (1° gruppo lavori).	Id.	
Monte Autico	Ampliamento in dipendenza innesto nuova linea per Siena.	Id.	
Torrenieri- Montalcino	Costruzione latrine isolate e sistemazione di un capannone esistente ad uso magazzino merci.	Ultimato.	
Rifredi	Ampliamento in dipendenza deviazione linea livornese.	Id.	

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimato)
<i>segue:</i>			
Firenze	Montale Agliana	Impianto binario tronco e di una platea lavaggio carri.	In corso.
	Id.	Impianto binario precedenza pari.	Id.
	Le Cascine	Impianto stazione in dipendenza deviazione linea livornese.	Ultimato.
	Empoli	Ampliamento (1° gruppo lavori-1ª fase).	In corso.
	Pontedera	Ampliamento generale (1° gruppo lavori).	Id.
	Pisa Centrale	Ampliamento generale della stazione	In corso.
	Id.	Impianto di una pensilina metallica sul marciapiede affiancante il binario di servizio dei treni reali.	Ultimato.
	Pisa (scalo merci)	Impianto del nuovo scalo merci di Porta Fiorentina.	In corso.
	Pietrasanta	Impianto di una pensilina metallica sul marciapiede principale.	Ultimato.
	Grosseto	Impianto di 4 binari passanti e costruzione di un nuovo magazzino merci.	In corso.
	Cavorrano	Ampliamento e sistemazione generale della stazione.	Ultimato.
	Vignale Riotorto	Costruzione di un nuovo magazzino merci ed annesso piano caricatore.	Id.
	Piombino	Miglioramento scalo merci.	In corso.
	Livorno M.	Ampliamento e sistemazione generale.	Ultimato.
	Livorno (scalo Navicelli)	Sistemazione dei binari del cantiere iniezione in seguito alla costruzione del nuovo raccordo Bivio C. scalo Navicelli in dipendenza dei lavori del nuovo Porto.	Id.
	Livorno	Impianto piattaforma da m. 21.	Id.
	Sarzana	Impianto nuovo fascio di ricovero e composizione treni merci per la linea di Parma.	In corso.
	Carrara A.	Ampliamento stazione (1° gruppo lavori).	Id.
	Viareggio	Ampliamento servizio viaggiatori e sistemazione servizio merci.	Ultimato.
	Seravezza Quer.	Impianto binario per il carico dei marmi in mezzeria del piano caricatore, sistemazioni varie.	In corso.
	Rigoli	Impianto di un binario di carico e scarico diretto.	Id.
	Filattiera	Ampliamento.	In corso.
	Borgo a Buggiano	Ampliamento.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Firenze	Tassignano	Nuova stazione di Tassignano Capannori.	Ultimato.
Roma	Roma Termini	Costruzione di un capannone ad uso rimessa vetture saloni.	Id.
	Id.	Ampliamento della rimessa per le vetture del treno Reale.	In corso.
	Id.	Impianto di pensiline metalliche sui marciapiedi di 6° e 7°; e sul prolungamento dei marciapiedi 1° e 2°.	Id.
	Roma Trastevere	Ricostruzione del capannone del magazzino approvvigionamenti distrutto dall'incendio.	Id.
	Roma Tiburtina	Impianto binari.	Ultimato.
	D. B. Mandrione	Ampliamento (1° gruppi lavori)	In corso.
	Civitavecchia	Costruzione di un fabbricato cessi in locali annessi per lampisteria.	Ultimato.
	Id.	Prolungamento del binario provvisorio deposito combustibili.	Id.
	Palo-Cerveteri	Adattamento casa cantoniera al km. 48,551.	Id.
	Orte	Impianto 3 binari tronchi e spostamento e prolungamento esistente binario di carico diretto.	In corso.
	Collarmele	Prolungamento binario d'incrocio.	Id.
	Bugnara	Prolungamento binario d'incrocio.	Id.
	Sulmona In tro- dacqua	Ampliamento e riordino binari merci	Id.
	Raiano	Ampliamento.	Id.
	Cinetto Romano	Costruzione magazzino merci.	Ultimato.
	Aielli	Ampliamento del fabbricato viaggiatori e costruzione di un forno da pane.	Id.
	San Demetrio	Ampliamento e costruzione di un magazzino merci P. V.	In corso.
	Tre Croci	Costruzione di un fabbricato isolato per latrine.	Ultimato.
	Tor Sapienza	Costruzione magazzino merci in cemento armato.	In corso.
	Terracina	Impianto di un binario passante e di uno scalo merci sussidiario.	Ultimato.
Albano	Ampliamento servizio merci.	Id.	
Montecompatri Colonna	Impianto tronchini di sicurezza sul binario precedenza.	In corso.	
Cassino	Sistemazione impianti trazione.	Id.	
Salone	Ampliamento e sistemazione in dipendenza dell'elettrificazione.	Id.	

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue;</i>			
Roma	Montecelio	Prolungamento binari d'incrocio.	Ultimato.
	Roviano	Prolungamento binari d'incrocio in dipendenza dell'elettrificazione.	In corso.
	Oricola Pereto	Prolungamento binari d'incrocio in dipendenza dell'elettrificazione	Ultimato.
	Carsoli	Ampliamento servizio merci.	Id.
	Tagliacozzo	Prolungamento binari d'incrocio in dipendenza dell'elettrificazione.	In corso.
	Scurcola Marsicana	Prolungamento binari d'incrocio in dipendenza dell'elettrificazione.	Id.
	Avezzano	Ampliamento e sistemazione servizio merci.	In corso.
	Torricola	Ampliamento in dipendenza della attivazione della direttissima Roma-Napoli.	Id.
	Santa Palomba	Ampliamento in dipendenza della attivazione della direttissima Roma-Napoli.	Id.
	Campoleone	Ampliamento in dipendenza della attivazione della direttissima Roma-Napoli.	Id.
	Cisterna	Ampliamento in dipendenza della attivazione della direttissima Roma -Napoli.	Id.
	M. S. Biagio	Ampliamento in dipendenza della attivazione della direttissima Roma Napoli.	Id.
	Fondi	Ampliamento in dipendenza della attivazione della direttissima Roma-Napoli.	Id.
	Itri	Ampliamento in dipendenza della attivazione della direttissima Roma-Napoli.	Id.
Ancona	Ancona	Aumento capacità binari per ricevimento treni merci.	Ultimato.
	Id.	Sistemazione parziale della copertura della tettoia del fabbricato viaggiatori.	Id.
	Foligno	Impianto fasci di binari.	Id.
	Id.	Miglioramenti binari stazione.	In corso.
	Id.	Sistemazione ed ampliamento del magazzino approvvigionamenti.	Id.
	Id.	Costruzione di case economiche per ferrovieri.	Id.
	Assisi	Impianto 5° binario e di un binario tronco.	Ultimato.
	Perugia	Fabbricato cessi isolato.	Id.
	Riccione	Costruzione di una pensilina metallica sul marciapiede principale.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Ancona	Fano	Impianto di una pensilina metallica sul marciapiede principale.	Ultimato.
	Portocivitanova	Impianto di una pensilina metallica sul marciapiede principale.	Id.
	Serra San Quirico	Impianto binario di carico diretto.	Id.
	Melano Marischio	Impianto binario di carico diretto.	Id.
	Sassoferrato	Ampliamento servizio merci.	Id.
	Terni	Impianto di due fasci di binari verso Falconara e due binari per carico e scarico diretto nel piazzale P. V.	In corso.
	Spoleto	Impianto di un binario tronco in dipendenza dell'allacciamento della Ferrovia per Piediripa.	In corso.
	Magione	Modificazione disposizione binari.	Id.
	Passignano	Impianto 3° binario.	Ultimato.
	Rieti	Ampliamento e sistemazione servizio merci.	In corso.
	Piediluco	Impianto binario tronco.	Id.
	Montesilvano	Sistemazione servizio merci.	Ultimato.
	Pescara C.le	Modificazioni allacciamento del fascio « Distilleria » all'asta di manovra dal lato Pescara P. N.	Id.
	Id.	Prolungamento piano caricatore di trasbordo.	In corso.
	Id.	Impianto di un fascio di binari per deposito carri riparandi.	Id.
	Vasto	Ampliamento scalo merci.	Id.
	Sansevero	Parziale ampliamento dello scalo merci.	Ultimato.
	Manoppello	Ampliamento servizio merci.	In corso.
	Tocco Castiglione	Sistemazione servizio merci.	Id.
	Popoli	Sistemazione servizio merci.	Id.
	Pratola Peligna	Sistemazione servizio merci.	Id.
Napoli	Napoli C.le	Prolungamento e rafforzamento della tettoia metallica fra le ali del fabbricato viaggiatori.	Id.
	Id.	Impianto di tre nuove pensiline metalliche su marciapiedi intermedi.	Id.
	Id.	Impianto di un nuovo magazzino approvvigionamenti in località Cava Porchiano.	Id.
	Napoli Scalo	Rialzamento dello Scalo Basso (1° gruppi lavori).	Ultimato.
	Id.	Costruzione magazzino merci, piano caricatore con relativo fascio binari.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Napoli	Salerno	Miglioramenti impianti per il servizio merci e per la trazione (1° gruppo lavori).	In corso.
	Id.	Impianto linea di allacciamento del porto con la stazione.	Ultimato.
	Id.	Ampliamento e sistemazione generale della stazione (Espropriazioni).	In corso.
	Id.	Prolungamento del muro di sostegno della P. V. in sostituzione della tratta del muro di chiusura franato nell'alluvione del 29 giugno 1925.	Ultimato.
	Cancello	Impianto fascio binari per riordino ed aste di manovra.	Ultimato.
	Id.	Allacciamento binari di stazione con quelli delle ferrovie secondarie della Cancello-Benevento.	Id.
	Pianerottolo	Prolungamento binari d'incrocio	Id.
	Benevento	Ampliamento scalo merci.	In corso.
	Frattamaggiore	Ampliamento e sistemazione in dipendenza raddoppio.	Id.
	Id.	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori e dello scalo merci.	Ultimato.
	Casoria	Ampliamento e sistemazione in dipendenza raddoppio.	In corso.
	Sant'Antimo	Ampliamento e sistemazione in dipendenza raddoppio.	Id.
	San Martino in Pensilis	Ampliamento e sistemazione in dipendenza raddoppio.	Ultimato.
	Caserta	Impianto nuovi binari e di una piattaforma da m. 21.	Id.
	Villa Literno	Impianto piattaforma da m. 21.	In corso.
	Scafati	Ampliamento scalo merci.	Id.
	Pagani	Ampliamento impianti per carico diretto.	Ultimato.
	Pontecagnano Pontecorvino Battipaglia	Sistemazione in relazione al raddoppio.	In corso.
	Battipaglia	Ampliamento degli impianti per servizio merci e costruzione di un'asta di manovra lato Reggio C.	Id.
	Id.	Costruzione marciapiedi e sistemazione della strada di accesso alla stazione.	Ultimato.
	Castel S. Giorgio	Costruzione di un magazzino merci, impianto di una stadera a ponte e di un binario di carico e scarico diretto.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)	
<i>segue:</i>				
Napoli	Castel S. Giorgio	Costruzione forno da pane.	Ultimato.	
	Avellino	Ampliamento e sistemazione generale (1° gruppo lavori).	In corso.	
	Pignataro	Costruzione magazzino merci a P. V.	Ultimato.	
	Campobasso	Ampliamento fabbricato viaggiatori.	In corso.	
	Vietri sul mare	Costruzione forno da pane.	Ultimato.	
	Bellamuro	Costruzione forno da pane.	Id.	
	Lagonegro	Costruzione forno da pane.	Id.	
	Bari	Bari	4ª fase-1° gruppo lavori d'ampliamento e sistemazione generale impianto nuovo scalo merci P. V.	Id.
		Molfetta	Ampliamento e sistemazione (1° gruppo lavori).	Ultimato.
		Bisceglie	Ampliamento e sistemazione (1° gruppo lavori).	Id.
Barletta		Ampliamento fabbricato viaggiatori e parziale sistemazione servizio merci.	In corso.	
Monopoli		Ampliamento e sistemazione generale servizio merci.	Ultimato.	
Palagianò		Impianto asta di manovra.	In corso.	
Latiano		Ampliamento e sistemazione servizio merci.	Id.	
Grassano Garaguso		Ampliamento e sistemazione (1° gruppo lavori).	Id.	
Foggia		Impianto di un magazzino merci e piano caricatore scoperto a grande velocità, con relativi binari di servizio.	Id.	
Reggio Cal.		San Nicola Varco	Impianto binario d'incrocio e sistemazione servizio merci.	Id.
	Agropoli	Aumento potenzialità impianti, riordino carri misti.	Id.	
	Corigliano	Prolungamento binario d'incrocio	Id.	
	Rocca Imperiale	Impianto binario e prolungamento binario d'incrocio.	Id.	
	S. Giacomo Calopezzati	Prolungamento binario d'incrocio.	Id.	
	Montalbano Ionico	Prolungamento binario d'incrocio.	Id.	
	Menestello	Impianto posto di movimento.	Id.	
	Sibari	Ampliamento.	Id.	
	Briatico	Impianto della 3ª linea.	Ultimato	
	Nicotera	Impianto di un binario tronco, di una piattaforma di m. 18 ed ampliamento piazzale merci.	Id.	
Rosarno	Ampliamento dello scalo merci.	In corso.		

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>			
Reggio Cal.	Gioia Tauro	Ampliamento (1° gruppo lavori).	In corso.
	Reggio Porto	Sistemazione della stazione in dipendenza dell'ampliamento del porto.	Id.
	Reggio Calabria Centrale	Ampliamento delle aeree per deposito combustibili.	Id.
	Lazzaro	Ampliamento (1 e 2° gruppo lavori).	Id.
	Melito P. Salvo	Prolungamento del binario d'incrocio.	Id.
	Bova	Prolungamento del binario d'incrocio.	Id.
	Capo Spartivento	Trasformazione della fermata in stazione.	Id.
	Brancaleone	Impianto terzo binario.	Ultimato.
	Ferruzzano	Impianto di un posto d'incrocio.	In corso.
	Roccella I.	Aumento di capacità dei binari.	Id.
	Riace	Prolungamento del binario d'incrocio.	Id.
	Badolato	Prolungamento del binario d'incrocio ed impianto 3° binario.	Ultimato.
	S. Andrea Ionico	Impianto binario d'incrocio.	Id.
	Montauro	Trasformazione in stazione della fermata (1° gruppo).	Id.
Palermo	Gabella Grance	Impianto posto d'incrocio.	Id.
	Palermo C.le	Riordino binari.	In corso.
	Siracusa C.le	Impianto 2 binari in aumento al fascio composizione treni.	Ultimato.
	Id.	Costruzione di una pensilina metallica sul marciapiede principale.	Id.
	Siracusa M.	Sistemazione generale.	In corso.
	Messina Porto	Costruzione di una terza invasatura per ferry-boats.	Id.
	Id.	Trasformazione in muratura del pontile in ferro fra la 1ª e la 2ª invasatura.	Id.
	Id.	Trasformazione in muratura del pontile in ferro fra la 2ª e la 3ª invasatura.	Id.
	Id.	Pavimentazione marciapiedi tra la 4ª e la 5ª linea.	Ultimato.
	Id.	Prolungamento marciapiedi.	Id.
Messina C.	Impianto nuovi binari in corrispondenza fascio merci di formazione treni.	In corso.	

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Palermo	Caltanissetta	Ampliamento e sistemazione generale.	In corso.
	Canicatti	Binario per deposito carri cisterna.	Ultimato.
	Comiso	Tettoia in cemento armato sul piano caricatore.	In corso.
	Ragusa	Ampliamento stazione.	Id.
	Id.	Impianto di una pensilina sul marciapiede principale.	Id.
	Id.	Ampliamento fabbricato viaggiatori	Id.
	Iascari	Prolungamento binari d'incrocio.	Id.
	Pollina	Prolungamento binari d'incrocio.	Ultimato.
	Tusa	Prolungamento binari d'incrocio.	Id.
	Marsala	Ampliamento magazzino merci, prolungamento piano caricatore impianto binari per carico diretto.	Id.
	Rometta	Impianto binari tronchi.	In corso.
	Castroreale Bagni	Impianto 1° binario d'incrocio.	Id.
	S. Caterina Xirbi	Impianto di due nuove pensiline metalliche una sul marciapiede principale e l'altra su quello intermedio.	Id.
	Id.	Risanamento piattaforma stradale fra lo scambio esterno lato Palermo ed il km. 115,704.	Ultimato.
	Roccapalumba	Restauro generale nel prospetto del fabbricato viaggiatori ed annessi e ricostruzione dei muri di cinta adiacenti alla stradella di accesso alla stazione.	Id.
	Lercara	Restauri generali interni ed esterni nel fabbricato viaggiatori.	Id.
	Bicocca	Ampliamento.	Id.
	Canizzaro	Prolungamento binario d'incrocio.	Id.
	Carruba	Impianto binario di carico e scarico diretto.	Id.
	Catania C.	Sistemazione servizio viaggiatori.	In corso.
	Id.	Costruzione magazzino per distributore viveri.	Ultimato.
	Saraceni	Prolungamento binario d'incrocio.	Id.
	Catenanuova	Prolungamento piano caricatore.	Id.
	Sferro	Prolungamento binario merci.	In corso.
	Comitini	Restauri generali interni ed esterni nel fabbricato viaggiatori.	Ultimato.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i> Palermo	Castellammare del Golfo	Ampliamento del fabbricato viaggiatori.	In corso.
	Mazzara del Vallo	Ampliamento fabbricato viaggiatori e del fabbricato cessi.	Id.
	Marsala	Ampliamento fabbricato cessi.	Ultimato.
	Spadafora	Costruzione cesso e prolungamento marciapiedi.	Id.
	Patti	Sistemazione piazzale esterno.	In corso:
	Giardini T.	Nuovo fabbricato viaggiatori.	Id.
	Spaccaforro	Sistemazione piazzale esterno.	Ultimato.
	Raddusa Agira	Impianto di un marciapiedi.	In corso,
	Mineo	Impianto marciapiedi interbinario.	Id.
	Castrogiovanni	Costruzione di un fabbricato alloggi per 6 famiglie.	Id.
Cagliari	Cagliari	1° Gruppo lavori. Ampliamento.	Ultimato.
	Id.	Costruzione fabbricato servizi accessori.	Id.
	Id.	Sopraelevazione magazzino merci G. V. per il nuovo locale della Provvida.	In corso.
	Sassari	Ampliamento e sopraelevazione fabbricato viaggiatori.	Id.
	Id.	Ampliamento (1° gruppo lavori).	Id.
	Id.	Impianti per sosta e pulizia delle carrozze.	Id.
	Elmas	Impianto 3° binario.	Ultimato.
	Macomer	Ampliamento e sistemazione scalo merci.	Id.
	Id.	Ampliamento locali albergo.	In corso.
	Terranova I. B.	Sistemazione binari sulla bauchina	Ultimato.
	Terranova P.	Trasformazione magazzino merci P. V.	Id.
	Id.	Ampliamento e sistemazione scalo merci costruzione platea lavaggio e fossa letame.	Id.
	Porto Torres	Ampliamento (1° gruppo lavori).	Id.
Chilivani	Ampliamento e sistemazione generale.	In corso.	
Paulilatino	Costruzione magazzino merci attiguo fabbricato viaggiatori.	Ultimato.	
Ploaghe	Sistemazione magazzino merci G. V.	Id.	

II. — ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI E LAVORI NEI DEPOSITI ED OFFICINE
ESEGUITI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 29 a pag. 64).

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
Torino	<i>Depositi:</i>		
	Bussoleno	Sistemazione interna deposito locomotori.	Ultimato.
	Novara Smist.	Sistemazione degli impianti del deposito locomotive e del deposito combustibili.	In corso.
	Alessandria	Impianto di un nuovo binario con fossa nel deposito trazione elettrica.	Ultimato.
	Asti	Costruzione fossa a fuoco nel deposito locomotive.	Id.
	Id.	Nuovi allacciamenti col deposito locomotive lati Alessandria e Torino.	Id.
	Id.	Modificazione locale del dormitorio del personale di macchina per ricavare un alloggio per il capo deposito aggiunto.	Id.
	<i>Linee divers:</i>	Allargamento a m. 3,75 di portoni delle rimesse locomotive munite di binari passanti.	Id.
	<i>Officine:</i>		
	Torino	Lavori vari di sistemazione nelle officine di Torino.	Id.
	Id.	Rifacimento di alcuni tratti di pavimento in legno e restauro di alcune fosse di verifica.	In corso.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
	Torino P. N.	Ampliamento e sistemazione degli impianti della squadra di rialzo ed esecuzione di nuovi impianti relativi alla pulizia radicale delle carrozze.	Id.
	Alessandria	Ampliamento officina della squadra di rialzo.	Id.
Milano	<i>Officine:</i>		
	Gallarate	Nuovo reparto fucinatori nell'officina del deposito trazione elettrica.	Ultimato.
	Voghera	Impianto di pioggia artificiale.	Id.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
Lambrate Sm.	Costruzione della nuova squadra di rialzo.	Id.	
Cremona	Impianto di una nuova squadra di rialzo.	In corso.	
Bologna	<i>Depositi:</i>		
	Bologna	Impianto di un nuovo deposito locomotive a vapore ed elettrico al Bivio Ferrara.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue :</i>			
Bologna	Ferrara	Impianto di un padiglione in cemento armato ad uso archivio e di un casotto per deposito cascame unto nel deposito locomotive.	In corso.
	Id.	Allargamento a m. 3,75 dei portoni della rimessa locomotive.	Ultimato.
	Rimini	Costruzione di un fabbricato ad uso magazzino e spogliatoio per il personale di macchina.	Id.
	<i>Officine :</i>		
	Bologna	Completamento delle officine veicoli al Ravone.	In corso.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
	Parma	Impianto di un padiglione in cemento armato per la conservazione delle materie infiammabili.	Id.
	<i>Depositi :</i>		
Venezia	Brescia	Costruzione capannone deposito locomotive.	Ultimato.
	Id.	Impianto fossa per ricambio assi nel deposito locomotive.	Id.
	Id.	Impianto fossa a fuoco presso la piattaforma da m. 15 nel deposito locomotive.	Id.
	Id.	Impianto di un elevatore per carbone nel deposito locomotive.	Id.
	Verona P. V.	Impianto fossa a fuoco, sistemazione binari e sistemazione lucernari nel deposito locomotive.	In corso.
	<i>Officine :</i>		
	Verona P. V.	Nuovo capannone montaggio.	Ultimato.
	Id.	Sistemazione sala torneria e riparto fucinatori.	Id.
	<i>Officine :</i>		
	Vicenza	Impianto pioggia artificiale nelle officine.	Ultimato.
	Id.	Costruzione di locali per depositi attrezzi e lavatoi nelle officine.	Id.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
	Verona P. N.	Ampliamento locali, nuova sistemazione binari ed impianto stadera a ponte.	In corso.
	<i>Depositi :</i>		
Trieste	Trieste C.	Ampliamento officina del deposito locomotive.	Ultimato.
	Id.	Magazzino deposito lubrificanti nel deposito locomotive.	Id.
	Pontebba	Sistemazione dell'ingresso e dell'uscita nel deposito locomotive.	In corso.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
segue: Trieste	Udine	Trasporto elevatore carbone e sistemazione binari per giratura locomotive.	Ultimato.
	<i>Squadra di rialzo:</i> Udine	Sistemazione della squadra di rialzo nell'ex garage della Società Veneta.	In corso.
	Gorizia M. S.	Impianto di una batteria di dieci lavabi ed impianto riscaldamento acqua nella squadra di rialzo.	Ultimato.
Genova	<i>Deposito:</i> Genova-Rivarolo	Separazione dell'officina trazione elettrica dal deposito locomotive.	Id.
	Genova S. Benigno	Allargamento a m. 3,75 dei portoni della rimessa locomotive.	Id.
	Ventimiglia	Allargamento a m. 3,75 dei portoni della rimessa locomotive.	Id.
	<i>Squadra di rialzo:</i> Genova P. B.	Impianto nuova squadra di rialzo sull'area dell'ex deposito locomotive con adattamento della vecchia rimessa ad uso capannone per riparazione carrozze e del fabbricato già dormitorio ad uso uffici e servizi vari. Costruzione di nuovi locali per servizi accessori.	In corso.
	<i>Depositi:</i> Pisa C.le	Nuova rimessa locomotive elettriche.	Ultimato.
Firenze	Id.	Nuova tettoia lavaggio locomotive cinque fosse a fuoco.	Id.
	Livorno C.le	Impianto di un nuovo deposito locomotive.	Id.
	Id.	Impianto nel deposito locomotive di cui sopra di un fascio di binari per sosta locomotive a vapore con relative fosse a fuoco.	In corso.
	Empoli	Esecuzione di un primo gruppo lavori per la costruzione di un nuovo deposito locomotive in dipendenza dell'ampliamento della stazione.	Id.
	Firenze S. M. N.	Impianto di un nuovo deposito locomotive a vapore ed elettriche al Romito.	Ultimato.
	Id.	Impianto nel deposito locomotive al Romito di un accesso per i camions.	In corso.
	Siena	Utilizzazione di una parte del locale adibito a deposito legnami per refettorio, spogliatoio e lavabi del personale operaio adetto al deposito locomotive.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue:</i>	<i>Squadra di rialzo:</i>		
Firenze	Firenze C. M.	Costruzione di un capannone per l'impianto di torni per sale montate nella squadra di rialzo.	In corso.
	<i>Depositi:</i>		
Roma	Roma San Lorenzo	Nuovo deposito per locomotori in dipendenza della elettrificazione.	Id.
	Velletri	Impianto di una fossa a fuoco nel deposito locomotive.	Id.
	Civitavecchia	Costruzione di una fossa a fuoco e prolungamento di due altre nel deposito locomotive.	Ultimato.
	<i>Depositi:</i>		
	Orte	Impianto di un nuovo binario e fossa a fuoco nel deposito locomotive.	Id.
	Viterbo P. R.	Sistemazione degli impianti di trazione.	In corso.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
	Roma P. Magg.	Ampliamento della squadra di rialzo.	Id.
	<i>Depositi:</i>		
Napoli	Benevento	Impianto di un nuovo deposito per locomotive elettriche ed a vapore.	Id.
	Fuorigrotta	Ricostruzione di quattro fosse di visita nel deposito locomotive.	Ultimato.
	Paola	Impianto di una comunicazione tra la fossa per ricambio assi montati ed il tornio per ruote nel deposito locomotive.	Id.
	<i>Officine:</i>		
	Pietrarsa	Sistemazione locali per ricerca-tura e torneria ruote.	In corso.
	<i>Squadre di rialzo:</i>		
	Paola	Sistemazione provvisoria della squadra di rialzo.	Ultimato.
	<i>Depositi:</i>		
Bari	Foggia	Impianto di un nuovo deposito locomotive.	In corso.
	Taranto	Prolungamento di fosse a fuoco; impianto di una fossa visita e ricambio sale montate, ampliamento spogliatoio dei manovali addetti al carico carbone e ampliamento e sistemazione dello spogliatoio del personale del deposito locomotive.	Id.
	<i>Officine:</i>		
	Foggia	Sistemazione dei locali delle officine veicoli.	Id.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue :</i>	<i>Officine :</i>		
Bari	Taranto	Sistemazione reparto tubisti e ramai nelle officine.	Ultimato.
	Id.	Sistemazione reparti ruote e molle nelle officine.	In corso.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
	Foggia	Modificazione delle comunicazioni fra alcuni binari della squadra di rialzo.	Ultimato.
	Taranto	Impianto nuovi locali per la pulizia carrozze.	Id.
	Lecce	Impianto nuova squadra di rialzo.	In corso.
	<i>Depositi :</i>		
Reggio C.	Catanzaro M.	Impianto di un nuovo deposito locomotive.	Id.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
	Villa San Giovanni	Costruzione di una tettoia annessa all'officina della squadra di rialzo.	Id.
	<i>Depositi :</i>		
Palermo	Palermo	Lavori di completamento nel padiglione rialzo del nuovo deposito locomotive.	Id.
	Messina C.le	Costruzione di due fosse a fuoco nel nuovo deposito locomotive.	Ultimato.
	Id.	Costruzione basamento per elevatore Schilhan.	Id.
	Siracusa C.	Allargamento a m. 3,75 dei portoni della rimessa locomotive.	Id.
	Modica	Allargamento a m. 3,75 dei portoni della rimessa locomotive.	Id.
	Caltanissetta	Sistemazione del deposito locomotive.	Ultimato.
	Licata	Tettoia per le medie riparazioni delle locomotive a scartamento ridotto nel deposito locomotive.	Id.
	Id.	Fossa a fuoco nella tettoia di cui sopra.	In corso.
	Castelvetrano	Ricostruzione cunicoli di scarico delle fosse per visita locomotive a scartamento ridotto nella rimessa locomotive.	Ultimato.
	<i>Officine :</i>		
	Palermo C. le	Costruzione tettoia per ricovero tubi bollitori nell'officina media riparazione.	In corso.
	Palermo Lolli	Impianto pioggia artificiale nelle officine veicoli.	Ultimato.

Compartimento	Località	Natura dei lavori	Stato dei lavori (se in corso od ultimati)
<i>segue :</i>			
Palermo	Palermo L.lli	Fondazione di una muta di cavalletti da 36 tonnellate per sollevamento carrozze a carrelli.	In corso.
	Messina C.le	Impianto pioggia artificiale.	Ultimato.
	Id.	Fondazione per muta di cavalletti a motore elettrico.	Id.
	Catania C.le	Impianto rastrelliera per ricovero tubi bollitori.	Id.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
	Palermo C.le	Costruzione cunicoli in muratura per la condotta delle prove del riscaldamento delle carrozze.	Id.
	<i>Officine :</i>		
Cagliari	Cagliari	Costruzione tettoia in cemento armato per montatura e ricambio assi montati.	Id.
	Id.	Costruzione fossa visita per riparazione tender.	Id.
	Id.	Tettoia per riparazione tender.	Id.
	Id.	Costruzione lucernario nell'officina.	Id.
	Id.	Costruzione fabbricato gazogeno e forno ad olio pesante.	Id.
	<i>Squadra di rialzo:</i>		
	Cagliari	Fondazione macchinari per la squadra di rialzo.	In corso.

12. — ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI PER SERVIZIO D'ACQUA ESEGUITI
OD ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 30 a pag. 65)

I principali impianti meccanici di pompatura eseguiti ex novo od in sostituzione di altri di tipo antiquato e di scarso rendimento sono quelli nelle stazioni di Alessandria, Firenze Romito, Adria, Canicatti, Gerlasco, Piadena, Bassano, Ponte San Marco, Officine di Vicenza, Argenta, Piacenza, Pontedera, Campiglia-Marittima, Saline di Volterra e Volterra, Pisa (2 impianti), Livorno (Nuovo deposito), Grosseto, Cassino, Altopascio, Foggia, Capua, Rosarno, Sparanise, Gioiosa Jonica, Sant'Agata di Militello, Porto Torres, Chilivani, Cagliari, Terranova P., Aquila.

Le sistemazioni importanti di condotte d'alimentazione, distribuzione, aumento capacità di rifornitori sono state eseguite nelle seguenti stazioni e linee: Officine di Torino, Cavaagnola, Castelrosso, Chivasso, Torino P. N., Torino Smist., Ceva, Camnago, Lecco-Colico, Parabiago, Rezzato, Verona P. N., Casteldarne, Tarcento, Chiusi, Livorno (Nuovo deposito), Firenze Romito (Nuovo deposito), Orte, Viterbo P. R., Mercato Sanseverino, Massafra, Bari, Scicli, Catanuova, Dittaino, Catania, Valsavoia-Bicocca, Valsavoia, Donnafugata, Valledolmo, Castrogiovanni, Canicatti, Dirillo, Roccapalumba, San Stefano, Bivona, Filaga, Santa Rosalia.

Sono stati impiantati nuovi depuratori chimici nelle stazioni di Dirillo, Firenze Romito (Nuovo deposito) e trovasi in corso di montaggio il depuratore chimico di Napoli Sperone.

Furono ultimati gl'impianti di presa d'acqua per rifornimento e pulizia carrozze, rifornimento carri riscaldatori, platee di lavaggio, ecc., a Novara Centrale, Torino P. N., Ceva, Alessandria, Asti, Mortara, Lecco, Bergamo, Sondrio, Cremona, Genova P. P., Gorizia M. S., Udine, Mantova, Montale Agliana, Pescara C., Roma Termini, Isernia, Napoli Sperone, Messina, Sassari, Livorno C., Spezia, Pisa, Sarzana, Massa, Viareggio, Pistoia, Pracchia, Piteccio, Porretta.

Sono state allacciate all'acquedotto pugliese le condotte delle stazioni di Foggia, Cernigola e Trinitapoli.

Furono pure eseguite con esito soddisfacente pozzi tubolari per dotare di acqua le seguenti stazioni e case cantoniere; Faenza, Sant'Arcangelo, Forlì, Rimini, 10 case cantoniere sulla linea Ferrara-Rimini, case cantoniere Km. 13 nella linea Rovigo-Chioggia, Pisa Centrale, e erano in corso al 30 giugno 1927 i lavori di costruzione dei pozzi a Venezia Marittima, sulla linea Milano-Venezia, presso 26 case cantoniere sulla linea Portogruaro-Bivio San Polo, presso 6 case cantoniere sulla linea Dossobuono-Rovigo.

È stata ultimata la sistemazione dei Riparti olii ed infiammabili a Torino Smist., Savona, nonchè l'impianto del grande serbatoio da m³ 5000 a Messina, per il ricevimento dai piroscafi della nafta.

È stato sistemato l'impianto dei serbatoi per olio minerale scuro da m³ 3000 di Napoli Porto, acquistato dalla Ditta S. I. O. S.

Trovansi in corso di esecuzione gli impianti dei Reparti olii ed infiammabili nel deposito di Livorno e Firenze Romito e nel Magazzino approvvigionamenti di Foligno.

Vennero inoltre eseguite le sistemazioni degli impianti pel servizio d'estinzione incendi a: Vercelli, Bussoleno, Savona L., Asti, Seregno, Sondrio, Sampierdarena, Ferrara, Pescara, Catania Acquicella.

Furono ultimati gl'impianti di riscaldamento dei locali e di riscaldamento preventivo dei treni a: Bergamo, Monza, Como San Giovanni, Roma, Genova, Terralba, Desenzano, Officina di Verona, Verona, Vicenza, Gorizia M. S., Firenze S. M. N., Cosenza, Foggia.

Furono ultimati i seguenti acquedotti: Monte Amiata, Asciano, Partinico, Spaccaforno, Frassa Dugenta, Baragiano-Potenza, sino a Picerno e Baragiano, Arquata-Novì.

Sono continuati i lavori per l'acquedotto di Iesece-Auremiano, tanto che si spera di attivarlo entro la fine dell'anno.

Ultimato il tratto Ginosa-Metaponto dell'acquedotto Grottaglie-Metaponto, tantochè si è potuta portare a Metaponto l'acqua pompata a Ginosa. A buon punto il tratto Taranto-Ginosa ed iniziato il tratto Grottaglie-Taranto. Tutto il materiale occorrente per detto acquedotto lungo km. 62 trovasi a piè d'opera.

Acquedotto per Sicignano. Tutto il materiale trovasi a piè d'opera, i lavori però non poterono essere iniziati per difficoltà incontrate nella concessione della sorgente.

Acquedotto per Nicotera. Ultimate le opere di presa e il tratto di uso promiscuo della ferrovia e del Comune, iniziato il tratto per il servizio delle ferrovie, tantochè si spera di poterlo ultimare entro l'anno in corso.

Acquedotto per Torralba-Chilivani. Eseguite tutte le opere di presa a piè d'opera tutto il materiale.

Acquedotto per Cefalù. Tutto il materiale trovasi a piè d'opera e i lavori saranno iniziati quanto prima.

Sono stati approvati durante l'anno gli acquedotti per Macomer e per Civitavecchia, quest'ultimo per l'importo di lire 11.000.000, della lunghezza di km. 45.

In corso per entrambi le gare d'appalto.

Al 30 giugno 1927 erano in corso i lavori per l'impianto e sistemazione dei meccanismi di pompatura a Lambrate S. R., Savona L., San Giuseppe di Cairo, Acqui, Casal Monferrato, Sondrio, Casalpusterlengo, Voghera, Genova B., Borgo Panigale, Forlì, Pontelagoscuro, (con vasche di decantazione) Fidenza, Poggio Rusco, Lavezzola, Ravenna, (con vasche di decantazione), Follonica, Lucca, San Valentino, Ficulle, Bellante Ripattono, Sessano, Benevento (Nuovo deposito), Campobasso, Sant'Eufemia, Palermo Lolli, Ardara, Berchidda, Catania A.

Al 30 giugno 1927 erano in corso di esecuzione lavori per la sistemazione di condotte di alimentazione e distribuzione d'acqua e per aumento di capacità dei rifornitori a Novara C., Modane, Vado Ligure, Ceva, Alessandria, Ventimiglia, Brescia, Divaccia, Taranto, Conza Andretta, Isernia, Fabriano, Montesilvano, Cocullo, Sulmona, Cancellò, Caserta, Taurasi, Salerno, Lagonegro, Calitri, Scordia, Messina, Ficuzza, Misilmeri, Contessa E., Chiusa, Terranuova P., Sassari.

Sono state ultimate e messe in esercizio quasi tutte le condotte di diramazione per i comuni consorziati nella costruzione dell'acquedotto delle Madonie ad eccezione di quelle per il Comune di Valledolmo, Sutera, Mussomeli e Vallelunga.

La condotta per il Comune di Valledolmo, della lunghezza complessiva di circa km. 25 è stata eseguita per circa il 60 % della sua lunghezza.

Le condotte per i Comuni di Sutera, Mussomeli e Vallelunga sono pressochè ultimate.

È stato pressochè ultimato il serbatoio n. 3 presso Caltani setta ed è stato messo in esercizio uno dei due serbatoi.

È stato pure pressochè ultimato il serbatoio n. 4 presso Villalba. Tale serbatoio sarà messo in esercizio entro pochi mesi.

Anche i lavori della galleria attraverso il Monte San Salvatore sono stati condotti con la dovuta alacrità, tanto che si è raggiunta la progressiva 2000 dall'imbocco sud e la progressiva 680 dall'imbocco nord. Rimangono pertanto da perforare circa ml. 420, e pertanto qualora non sorgano speciali difficoltà si spera di avere ultimata la galleria stessa entro la fine del corrente anno.

Sono stati anche eseguiti quasi tutti i lavori di allacciamento delle sorgenti di Polizzi Generosa, dopo aver superato le gravi difficoltà opposte alla esecuzione dei lavori stessi dagli utenti delle sorgenti, tantochè il 27 maggio 1927 si è potuto immettere nell'acquedotto litri 53 d'acqua al secondo quantitativo che sarà elevato nel mese di agosto a litri 67 e, entro l'anno in corso, alla totalità di litri 83, quantità prevista in progetto da derivarsi dalle suddette sorgenti.

Tale quantitativo d'acqua potè essere distribuito con soddisfazione dei comuni consorziati già allacciati all'acquedotto, i quali diversamente avrebbero dovuto rimanere pressochè senz'acqua, data la diminuzione di portata delle sorgenti Margi e Cella per la eccezionale siccità verificatasi in Sicilia.

13. — ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI DI APPARATI CENTRALI
ULTIMATI O ANCORA IN CORSO AL 30 GIUGNO 1927.

(Vedere punto 31 a pag. 65)

Nell'esercizio 1926-27 furono eseguiti ed ultimati nuovi impianti di apparati centrali e sistemati quelli esistenti nelle stazioni di: Oulx, Alessandria Centrale e Smistamento (Cabina A, A bis, B, C, D), Bivio Bormida, Novara (Cabina A e B), Posto di Movimento Lingotto, Torino P. N. (Cabina A, B, C), Nizza Monferrato (Cabina B), Santhià (Cabina A e B), Mortara, Torino Stura, Savona Letimbro (Cabina D), Bivio Lingotto, Casale Monferrato, Bussoleno (Cabina A), Savona Fornaci (Cabina F), Bivio Sangone, Acqui (Cabina B), Bivio Crocetta, Milano Centrale, Milano P., Genova, Greco Milanese, Sesto San Giovanni, Gallarate, Busto Arsizio, Parabiago, Legnano, Rho, Voghera, Lambrate Smistamento, Bergamo, Locate, Chiari, Trento, Rio Pusteria, Lavos, Mestre, Portogruaro, Venezia, San Donà, Campo di Trens, Mafrè Cortaccia, B. Bacchiglione, Cavazzale-Dueville, Brescia, Verona P. N., Conegliano, Padova Centrale, Lerino, Dobbiaco, Villabassa, Monguelfo, Valdaora, Castel-darne, Trieste C. M., Villa Opcina, Tarvisio C., Udine Centrale, Bivio Tagliamento, Taggia, Cervo San Bartolomeo, Albenga, Loano, Pietra Ligure, Prasco Cremolino, Ovada, Serravalle, Arquata, Sampierdarena (Posto 5), Genova P. B. (Cabina A e B), Genova P. P., Terralba (Cabina D), Lavagna, Levanto, Reggio Emilia, Borgo S. Donnino, Corbezzoli, Vaioni, Arquà, Rovigo, Battaglia, Montegrotto, Abano, Forlì, Mantova, Legnago, Spezia Centrale, Spezia Valdellora, Viareggio, Pisa Centrale, Pisa P. N., Livorno C.le, Tombolo, Firenze S. M. N., Firenze C. M., Chiusi, Bivio Pellegrino, Terni, San Salvo, Roma Trastevere, Roma Termini, San Giovanni a Teduccio, Montaguto, Apice, Montecalvo, Paduli, Bovino, Pianerottolo, Ariano, Savignano Greci, Troia, Orsara, Corsano, Ponte Albanito, Cancellò, Bella Muro, Cava Santa Lucia, Cava Vittoria, Cava Sale, Cava San Marco, Romagnano, Cricignano, Napoli Centrale, Napoli Sperone, Santo Spirito, Bari, Foggia, Rocchetta S. A., San Pietro Maida, Lazzaro, Rocca Imperiale, Soverato, Sant' Andrea, Montauro, Badolato, Reggio C. Succursale, Reggio Calabria Marittima.

Vennero sistemati gl'impianti di blocco esistenti in conseguenza della trazione elettrica sulle tratte: Voghera-Novì, Tortona-Alessandria, Spezia-Livorno.

Venne pure eseguito l'impianto del doppio segnalamento e venne sistemato il segnalamento esistente nelle seguenti località: Magenta, Modena, Albanese, Châtillon, Torino P. S. (Cabina A), Bagnasco, Bastia, Bozzolo Monte, Narzole, Monchiero Dogliani, Quart Villefranche, Niella, San Giuseppe di Cairo, Sale Langhe, Spigno; segnali di linea deviata nelle stazioni di Musocco, Rho, Legnano, Busto Arsizio, Gallarate; doppio segnalamento nelle stazioni di: Cuccilago, Lesa, Belgirate, Meina, San Donà, Mogliano, Mestre, Malles, Spondigna, Lesa, Silandro, Laces, Senales, Tel. Merano, Villa del Conte, San Martino di Lupari, Trento, Villazzano, Roncogno, Calceranica, Caldonazzo, Levico, Villagnedo, Pergine, Grigno, Monfalcone, Sistiana, Duino Timavo, Cossano, Bagni di Lusnizza, Firenze S. M. N., Firenze C. M., Rifredi, Cortona, Prato, Monteantico, Cattolica San Giovanni, Pesaro, Porto d'Ascoli, Ortona a Mare, Isoletta, Cava di Casal Rotondo, Cava Bufaloreccia, Cava Montorso Nord, San Nicandro, San Pietro a Maida, Pietrapaola, Lazzaro, Rocca Imperiale, Soverato, Sant' Andrea Ionio, Montauro, Badolato, Reggio Calabria Succursale, Reggio Calabria Marittima, Letojanni, Guardia Mangano, Tremestieri, Ali, Scaletta, Giampileri, Catania, Tresa, Lascari, Pollina, Palermo Marittima, Siracusa Marittima, Canicatti, Saraceni, Termini Imerese, Favara di Villabate, Augusta, Caltagirone, Marianopoli, Caltanissetta, Piraino, Sant' Angelo, Magazzolo.

Al 30 giugno 1927 erano in corso:

a) l'impianto e la sistemazione di apparati centrali nelle seguenti stazioni: Torino P. N. (Cabina A e B), Cabina del Quadrivio Zappata, Asti (Cabina A), Santhià (Cabina A e B), Vanchiglia, Torino Dora (Cabina B e C), Bivio Segrate, Musocco, Bellano, Lecco, Busto Arsizio, Voghera, Tortona, Pozzolo Fornigaro, Pontecurone, Bisuschio, Arcisate, Varzo, Verona P. N. (Cabina D), Vigodarzere, Mestre; lavori vari per le tratte Bolzano-Brennero e Venezia-Brescia; Prestrane Mattegna, Zoagli, Chiavari, Deiva, Levanto, Monterosso, Cor

niglia, Bogliasco, Lavagna, Sampierdarena, Isola del Cantone, Ronco Scrivia, Taggia, Borgo S.ⁿⁱ Donnino, Pistoia, Le Cascine, Sarzana, Bivio Mandrione, Campoleone, Cisterna, Sezze, Piperno Fossanuova, Formia, Minturno, Pozzuoli, Fuorigrotta, Chiaia, Napoli Sperone, Napoli Centrale (Pasconcello), Palermo Centrale, Catania Centrale, Catania Acquicella, Bicocca, Valsavoia;

b) i lavori per l'impianto del blocco (tipo Cardani) sulle tratte: Salbertrand-Oulx-Beaulard, Busalla-Bivio Ronco, Ronco (Cabina A)-Ronco (Cabina B), Cecina-Livorno, Firenze S. M. N.-Firenze C. M., Firenze C. M.-Caldine, D. L. Romito - Rifredi, D. L. Romito - Firenze C. M., e sulla tratta Roma-Formia (tipo automatico) limitato alla linea di alimentazione, la sistemazione degli impianti di segnalamento esistenti in conseguenza della trazione elettrica nelle stazioni di: Riola, Vergato, Marzabotto, Casalecchio di Reno, Bologna;

c) i lavori per l'impianto del doppio segnalamento e per la sistemazione del segnalamento esistente nelle stazioni di: Alice Belcolle, Mombaruzzo, Montegrosso, Arona, Pombia, Porto Varallo-Pombia, tratto Lecco-Colico, Brennero-Bolzano, Gorizia S.ⁿⁱ Marco, Gorizia C.le Ugovizza, Camproso-Prevacina, Valvociana-Fusine Laghi, Colonia Veneta-Poiana di Granfion, stazioni di Terentola, Tassignano, nelle stazioni comprese sul tratto Roma-Avezzano; Scilla, Cannitello, Maratea, Riace, Fuscaldo, Calopezzati, Rosarno, Roccella, Gioia Tauro, Catanzaro Sala, Marsala, Forza d'Agrò, Sant'Alessio, Santa Teresa Riva, Roccalumera, Nizza, Castrogiovanni, Favarotta, Palermo, Sant'Erasmus, San Carlo, Caronia, Sanfratello, Sant'Agata, Milazzo, Patti, Cefalù, Castelbuono.

CAPO V.

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE.

PERCORRENZE E CONSUMI.

1. **Percorrenza dei treni e delle locomotive in corsa.** — Le percorrenze dei treni e quelle delle locomotive e automotrici (allegati 22 e 23) dell'intera rete esercitata a scartamento ordinario (*), raffrontate con i dati del precedente esercizio 1925-26, risultano dal seguente prospetto :

		1926-27	1925-26
Treni-chilometro	a vapore km.	129.976.168 (1)	123.855.319 (2)
	elettrici »	15.903.107	13.044.857
	in complesso . . . km.	145.879.275	136.900.176
Locomotive-chilometro in corsa coi treni ed isolate (escluse le corse di prova)	a vapore km.	151.176.680	143.265.419
	elettriche »	18.896.690 (3)	16.428.615 (4)
	in complesso . . . km.	170.073.370	159.694.034

(1) Vi sono comprese le corse di prova in km. 98.950.
 (2) Vi sono comprese le corse di prova in km. 95.819.
 (3) Vi sono compresi km. 70.422 percorsi dalle automotrici elettriche del Trentino.
 (4) Vi sono compresi km. 76.405 percorsi dalle automotrici elettriche del Trentino.

2. **Percorrenza delle locomotive di manovra.** — La percorrenza delle locomotive di manovra, computata a 6 chilometri l'ora (allegato 23), risulta dal seguente specchio dove sono indicati anche i dati corrispondenti del precedente esercizio 1925-26 :

	1926-27	1925-26
Con locomotive a vapore km.	24.487.278	24.304.842
Con locomotive elettriche »	159.678 (1)	256.284 (1)
in complesso . . . km.	24.646.956	24.561.126

(1) Durante l'esercizio le automotrici elettriche del Trentino non effettuarono manovre.

(* Per i dati relativi alla rete a scartamento ridotto vedi allegato N° 23.

I carri manovrati nell'esercizio 1926-27 furono **43.386.747** di fronte a 42.735.814 manovrati nell'esercizio precedente. Si è avuto pertanto l' 1,71 % in più di carri manovrati, mentre l'aumento nel servizio delle locomotive di manovra non ha raggiunto nemmeno il 0,4 %.

3. **Percorrenze delle locomotive e tonnellate-chilometro rimorchiate.** — Le percorrenze virtuali delle locomotive ed automotrici in corsa (coi treni ed isolate) e le quantità complessive di tonnellate-chilometro virtuali e reali rimorchiate per l'intera rete furono le seguenti, rispetto a quelle dell'esercizio 1925-26. (I dati della trazione elettrica non comprendono l'esercizio delle linee del Trentino).

		1926-27	1925-26
Km. locomotive virtuali	a trazione a vapore.	196.865.948	186.698.458
	id. elettrica.	28.114.662	25.333.127
	in complesso . . .	224.980.610	212.031.585
Tonn.-km. vir- tuali rimorchiate	a trazione a vapore.	48.960.351.000	46.974.533.700
	id. elettrica.	7.457.002.300	6.603.948.600
	in complesso . . .	56.417.353.300	53.578.482.300
Tonn.-km. reali rimorchiate (1)	a trazione a vapore.	37.923.000.000	36.482.000.000
	id. elettrica.	5.345.000.000	4.609.000.000
	in complesso . . .	43.268.000.000	41.091.000.000

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

Il rapporto fra la percorrenza virtuale e la reale nella trazione a vapore diminuì, rispetto al 1925-26 da 1,303 a **1,302**. Anche per la trazione elettrica, il rapporto medesimo diminuì da 1,549 a **1,493**.

4. **Peso medio per treno e locomotiva.** — Per la trazione a vapore il peso medio rimorchiato per locomotiva nel 1926-27 fu inferiore al valore raggiunto nel 1925-26; anche il peso medio per treno si mantenne al di sotto del valore raggiunto nel precedente esercizio, come si rileva dal seguente quadro, ma sempre notevolmente superiore ai valori dell'ante guerra.

È da tenere presente che per la trazione a vapore i due esercizi 1925-26 e 1926-27 si riferiscono all'intera rete esercitata. Per la trazione elettrica invece i dati dei due esercizi si riferiscono alla rete entro i vecchi confini.

		1920-27	1925-26	1913-14
Peso medio rimorchiato per locomotiva od automotrice in tonnellate	a vapore	248,7	251,6	205,7
	elettrico	265,2	260,7	123,4
Peso medio per treno in tonnellate	a vapore	289,5	291,2	235,1
	elettrico	314,2	315,7	191,6

Le medie su esposte sono ricavate partendo dalle tonnellate-chilometro e percorrenze virtuali. Partendo invece dalle tonnellate-chilometro e percorrenze reali, le medie, approssimative per la trazione a vapore ed esatte per la trazione elettrica, risultano come è indicato qui appresso :

		1920-27	1925-26
Peso medio rimorchiato per locomotiva od automotrice in tonnellate	a vapore	250,8	254,6
	elettrico	283,9	281,9
Peso medio per treno in tonnellate	a vapore	291,9	294,7
	elettrico	336,4	341,4

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. **Combustibili.** — Anche durante il 1926-27 si è continuato l'approvvigionamento del carbone tedesco della Ruhr. Essendosene potuto assicurare sempre meglio la costanza della qualità e perfezionandosi d'altra parte la pratica del personale di macchina, nell'impiego del carbone stesso, l'andamento dei treni ne ha risentito un sensibile vantaggio ed è stato inoltre possibile diminuire notevolmente l'impiego degli agglomerati.

Approfitando dell'esperienza già fatta sul conveniente impiego di carboni tedeschi meno costosi se ne è potuto generalizzare l'impiego per servizi di minore importanza e si stanno eseguendo esperimenti per vedere se la medesima qualità di carbone potrà essere utilizzata anche in servizi più importanti.

Nel quadro seguente sono riassunti i dati sui consumi di combustibile, ragguagliato a litantrace, che si sono avuti durante gli anni 1926-27 e 1925-26 sulla rete a scartamento normale (1) :

		1926-27	1925-26
Per il servizio dei treni	in totale. tonn.	2.775.579	2.698.230
	per 1000 tonn.-km. rimor- chiate virtuali. kg.	56,7	57,4
	per 1000 tonn.-km. rimor- chiate reali »	73,2	74,0
	per ogni 1000 tonn.-km. virt. (incluso loc. e tender) . . . »	34,8	35,4
	per km.-locomotiva »	18,36	18,85
	per km.-treno »	20,91	21,31
Per le manovre	in totale. tonn.	280.451	285.442
	per ora di manovra kg.	68,72	70,46
In complesso	in totale. tonn.	3.056.030	2.983.672
	per km.-locomotiva in mar- cia e manovra. kg.	17,40	17,80
	per km.-treno »	23,02	23,56

È importante rilevare l'ulteriore diminuzione che nell'esercizio 1926-27 si è verificata nei consumi unitari, e ciò va attribuito alla sempre migliore scelta dei combustibili nei luoghi di provenienza, ed alla loro destinazione per l'uso, nonché al buon mantenimento delle locomotive.

Negli allegati n. 24, 25 e 26 risultano, dettagliatamente, tutti i dati relativi ai consumi di combustibile e materie d'ungimento ed illuminazione per le locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche e alla relativa spesa, anche per le linee a scartamento ridotto.

6. Lubrificanti. — I risultati conseguiti nei precedenti esercizi nella riduzione del consumo dei lubrificanti, si sono mantenuti anche nell'esercizio 1926-27, nel quale anzi si è ottenuta una ulteriore riduzione del 7% circa nel peso dei lubrificanti stessi, rispetto all'esercizio precedente, che pure era stato già favorevole. Infatti, mentre nell'esercizio 1925-26 il consumo per locomotiva-chilometro fu di grammi 22,4, nell'esercizio 1926-27 si è ulteriormente abbassato a grammi 20,9, ciò che rappresenta una economia del 70% rispetto al consumo dell'esercizio 1922-23, nel quale fu iniziata la nuova organizzazione di questo servizio.

È da ritenere che si sia raggiunto oramai il valore minimo compatibile con l'attuale assetto della lubrificazione; non è però da escludere che ulteriori riduzioni si renderanno possibili con l'estensione dei miglioramenti di servizio ora in esperimento (vedi punto 28 di questo Capo).

(1) Per i consumi sulla rete a scartamento ridotto vedi allegato n. 26.

TRAZIONE ELETTRICA.

7. **Traffico e consumi delle linee a trazione elettrica.** — Il traffico complessivo delle linee a trazione elettrica (escluse quelle del Trentino), che era stato di 6.604 milioni di tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate nell'esercizio 1925-26, raggiunse, nell'esercizio 1926-27 circa **7.457** milioni di tonnellate chilometro virtuali rimorchiate.

L'energia elettrica consumata nell'esercizio 1926-27 risulta dagli specchietti qui appresso riportati, nel primo dei quali è indicata l'energia prodotta dalle centrali delle ferrovie dello Stato e nel secondo quella prodotta dalle centrali di società private; in ambedue è fatto il confronto con l'esercizio precedente:

ENERGIA ELETTRICA

EROGATA DALLE CENTRALI DI PROPRIETÀ; DELLE FERROVIE DELLO STATO.

CENTRALI	Esercizio 1926-27	Esercizio 1925-26
<i>Morbegno</i> (Idroelettrica)	Kwo	Kwo
a) per la trazione elettrica delle linee Valtellinesi	9.990.570	11.139.980
b) ceduta alla Società Edison, ma utilizzata per la linea Monza-Lecco.	3.853.385	4.882.290
c) utilizzata dalla Società Edison.	3.329.565	8.879.546
TOTALE	17.173.520	24.901.816
<i>Bardonecchia</i> (Idroelettrica)		
a) prodotta direttamente	48.296.148	37.876.793
b) trasformata a 16 periodi (1)	2.785.502	3.429.957
TOTALE	51.081.650	41.306.750
c) prodotta con il vecchio impianto a 50 periodi (2)	1.296.651	1.075.599
<i>Chiappella</i> (Termoelettrica)		
a) di sussidio agli altri impianti (3)	707.508	3.402.000
<i>Pavana</i> (Idroelettrica)	1.770.500	—
(1) Ricevuta a frequenza industriale dalla centrale di Chiomonte dell'Azienda elettrica municipale di Torino. (2) Utilizzata soltanto nei cantieri di lavoro della diga del Rochemolles. (3) Attivata saltuariamente dal 13 febbraio al 13 maggio 1927.		

ENERGIA ELETTRICA EROGATA DALLE SOCIETÀ PRIVATE.

SOCIETÀ	Esercizio 1926-27	Esercizio 1925-26
<i>Maira-Negri.</i>		
Centrali idrauliche	Kwo 105.640.320	Kwo 106.567.356
Centrali termiche	2.088.625	8.503.290
<i>Edison.</i>		
Centrale di Robbiate	7.205.210	4.882.290
Centrale di Pallanzeno attraverso Arquata	23.782.000	5.222.000
<i>Dinamo.</i>		
Centrali di Varzo e Piedimulera	13.118.747	12.509.379
<i>Azienda elettrica municipale di Torino.</i>		
Attraverso la centrale di Bardonecchia (1)	2.785.502	3.429.957
Attraverso le centrali della Maira	—	1.618.944
<i>Torbiere d'Italia.</i>		
Centrale di Torre del Lago	18.328.583	25.305.097
<i>Adamello e Ozola.</i>		
Centrale di Predaro	3.011.400	—
<i>Interregionale Cisalpina.</i>		
Attraverso Bologna	263.680	—
<i>Meridionale d'elettricità.</i>		
Centrali varie	4.707.628	3.164.119
TOTALE	180.931.695	171.202.432

(1) Già conteggiata nella erogazione a 16 periodi dalla centrale di Bardonecchia.

Non tenendo conto dell'energia fornita dalla centrale di Morbegno alla Società Edison nè di quella ricevuta dalla centrale di Chiomonte, l'energia per la trazione elettrica prodotta dagli impianti di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria risultò in complesso, nell'esercizio 1926-27, di Kwo **60.764.726** di fronte a 52.418.773 prodotti nell'esercizio precedente.

La maggior produzione è dovuta quasi esclusivamente alla centrale di Bardonecchia la quale ha prodotto circa 10,5 milioni di Kwo di più dell'anno precedente; inoltre è entrata in servizio la centrale di Pavana.

Invece hanno prodotto di meno la centrale di Morbegno, a causa dei lavori di ampliamento, e la centrale termica della Chiappella per minori necessità stagionali verificatesi durante l'invernata 1926-27.

Tali Kwo **60.764.726** aggiunti a quelli prodotti dalle centrali delle Società private indicate precedentemente, danno un consumo totale per la trazione elettrica di Kwo **241.696.421** nell'esercizio 1926-27 rispetto a Kwo 223.621.124 dell'esercizio precedente.

Per i suddetti **241.696.421** Kwo si incontrò una spesa totale di circa lire **36.226.000** che corrisponde a un prezzo medio di lire **0,15** al Kwo. Si noti che i Kwo

241.696.421 furono prodotti in parte da centrali delle ferrovie dello Stato, in parte da impianti di Società eseguiti ante guerra in base a contratti stipulati ante guerra e recentemente riveduti, e solo per la rimanente non grande parte furono prodotti da impianti di Società costruiti dopo guerra, in base a contratti stipulati dopo guerra. I costi dei vari quantitativi costituenti i suddetti Kwo **241.696.421** si intendono per energia misurata all'uscita dalle officine di produzione a 16,7 periodi (in alcune a 4 Kv ed in altre a 60 Kv) per la parte destinata alla trazione trifase 16,7 periodi; mentre detti costi, per la parte destinata alla trazione a corrente continua (Varesine e Napoli-Pozzuoli), si intendono per misure eseguite all'arrivo dell'alta tensione a frequenza industriale nelle sottostazioni di consegna alle ferrovie.

Il prezzo medio sopra indicato di lire **0,15** al Kwo non ha subito aumento rispetto all'anno scorso malgrado la fornitura di nuova energia anche in base a contratti stipulati dopo guerra a prezzi alquanto superiori a quelli anteguerra, perchè, data l'annata favorevole per le centrali alpine, occorse pochissima energia termica.

La quantità di carbone che si sarebbe consumata esercitando a vapore le linee elettrificate si valuta in circa **410.000** tonnellate.

Nel diagramma allegato è indicato lo sviluppo del traffico sulle linee elettrificate ed il conseguente minor consumo di carbone dal 1906 al 1927.

8. Inconvenienti di esercizio. — Nell'inverno 1926-27 date le abbondanti precipitazioni atmosferiche non fu sentita quasi la deficienza di energia dalle centrali idroelettriche, tanto che solo per una ventina di giorni in febbraio furono accese la centrale termica della Chiappella delle ferrovie dello Stato e quella di Savona della Società Negri. Ambedue furono spente ai primi di marzo; la centrale della Chiappella venne riaccesa per qualche giorno in aprile e maggio in seguito all'incendio sviluppatosi in aprile a Torre del Lago che mise temporaneamente fuori servizio tale centrale.

Però le abbondanti ed insistenti precipitazioni atmosferiche che impedirono la raccolta e l'essiccazione della torba nella centrale di Torre del Lago, obbligarono a consumare in detta centrale carbone fornito direttamente dalle ferrovie dello Stato in ausilio alla produzione a gaz di torba.

DOTAZIONE.

9. Consistenza del parco delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1927. — Durante l'esercizio 1926-27 il materiale a scartamento normale del parco ferrovie dello Stato ebbe le variazioni risultanti dall'allegato n. 13 per le quali entrarono a far parte del parco stesso **50** locomotive a vapore di nuova costruzione, e **35** acquistate

dalla Società Italiana del Mar Nero, **1** di manovra e **2** automotrici a vapore passate dal materiale di esercizio al parco del materiale rotabile, **17** locomotive a vapore ex ungheresi, **2** automotrici con motore a scoppio ed **1** locomotiva di manovra a nafta; **4.255** veicoli di nuova costruzione e **345** provenienti dalla guerra.

Uscirono complessivamente **120** locomotive a vapore, **27** automotrici a vapore, **2** automotrici elettriche, una locomotiva di manovra a nafta e **6.347** veicoli.

Il materiale delle ferrovie dello Stato a scartamento ridotto è aumentato durante l'esercizio di **10** carri e diminuito di **6** carrozze, **2** bagagliai e **65** carri.

Nello stesso allegato n. 13 figura il raffronto fra la consistenza del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1926 e 30 giugno 1927.

Si riassume qui appresso lo stato di fatto al 30 giugno 1927:

TIPO DEI ROTABILI	MATERIALE F. S.		Materiale rotabile proveniente dalla guerra		TOTALE	
	a	a	a	a	a	a
	scartamento ordinario	scartamento ridotto	scartamento ordinario	scartamento ridotto	scartamento ordinario	scartamento ridotto
Locomotive a vapore	5.631	91	691	43	6.322	134
Automotrici a vapore	8	—	—	—	8	—
Locomotive elettriche	547	—	—	—	547	—
Automotrici elettriche	36	—	—	14	36	14
Automotrici con motore a scoppio	3	—	—	—	3	—
Locomotive a nafta	2	—	—	—	2	—
Carrozze	8.057	120	925	89	8.982	209
Bagagliai e postali	3.820	7	216	18	4.036	25
Carri	132.241	591	19.901	503	152.142	1.094

Il quadro che segue mostra, per il materiale a scartamento normale, le variazioni nella consistenza complessiva del parco delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1927 rispetto alla stessa data dell'anno 1926, sia in valore assoluto che relativamente allo sviluppo della rete esercitata.

TIPO	CONSISTENZA COMPLESSIVA del parco F. S.				VARIAZIONI al 30 giugno 1927 rispetto al 30 giugno 1926	
	al 30 giugno 1927		al 30 giugno 1926		assolute	per km. esercitato
	assoluta	per km. esercitato	assoluta	per km. esercitato		
Locomotive ed automotrici a vapore	6.330		6.372	0,441	— 42	
Locomotive ed automotrici elettriche	583	0,439	584		— 1	— 0,002
Locomotive ed automotrici con motore a scoppio . . .	5		3		+ 2	
Carrozze	8.982	0,570	9.306	0,590	— 324	— 0,020
Bagagliai e postali	4.036	0,256	4.158	0,264	— 122	— 0,008
Carri	152.142	9,652	153.409	9,733	— 1.267	— 0,081

L'allegato n. 15 indica le caratteristiche tecniche delle locomotive a vapore.

Per le locomotive elettriche i dati tecnici generali più importanti risultano dall'allegato n. 16.

10. Veicoli a scartamento normale non appartenenti alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato. -- Al 30 giugno 1927 era iscritto nel parco delle ferrovie dello Stato anche il seguente materiale appartenente ed altre Amministrazioni dello Stato o a Ditte private :

3 carrozze cellulari del Ministero di grazia e giustizia ;

440 carrozze postali dell'Amministrazione delle poste ;

9 carri del Ministero della guerra ;

44 id. del Ministero della marina ;

7 id. dell'Aeronautica ;

2 id. del Ministero dell'interno.

5.918 id. appartenenti a Ditte private diverse

In totale **443** carrozze e **5.980** carri.

Con tale materiale la consistenza dei veicoli a scartamento normale delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1927 era quella risultante dal seguente prospetto, raffrontata con la consistenza dell'anno precedente :

	al 30 giugno 1927	al 30 giugno 1926	Variazioni del 1927 rispetto al 1926
Carrozze	8.985	9.310	— 325
Bagagliai e postali	4.476	4.589	— 113
Carri	158.122	159.129	— 1.007

L'allegato n. 14 contiene dettagli sulla dotazione, i dati tecnici più interessanti del materiale rotabile ed i raffronti coll'esercizio precedente.

Il valore inventariale del materiale rotabile risulta dall'allegato n. 7.

II. **Radiazioni ed alienazioni.** — Il materiale radiato, demolito o alienato nell'esercizio 1926-27 risulta dagli specchietti seguenti:

LOCOMOTIVE.

T I P O	Radiazioni e demolizioni	Alienazioni	Totale
A scartamento normale.			
Locomotive a vapore F. S.	23	47	70
» » ex austriache	7	43	50
Automotrici a vapore	—	27 (1)	27
» elettriche	—	2 (2)	2
Locomotive di manovra a nafta . .	—	1 (3)	1
TOTALE . . .	30	120	150

(1) Trasformate in carri riscaldatori.
 (2) » » » carrozze rimorchio per treni elettrici.
 (3) Ceduta al Servizio approvvigionamenti.

VEICOLI.

A scartamento normale		A scartamento ridotto	
T I P O	demoliti o radiati	T I P O	demoliti o radiati
<i>Materiale F. S.</i>		<i>Materiale F. S.</i>	
Carrozze	437	Carrozze	6
Bagagliai	112	Bagagliai	2
Postali	—	Carri	65 (1)
Cellulari	—	TOTALE . . .	73
Carri	4.395		
TOTALI . . .	4.944		
<i>Materiale ex austriaco</i>		<i>Materiale ex austriaco</i>	
Carrozze	101	Carrozze	—
Bagagliai	23	Bagagliai	—
Postali	4	Carri	—
Carri	1.275	TOTALE . . .	73
TOTALE GENERALE . . .	6.347	a scartamento ridotto	
		TOTALE COMPLESSIVO . . .	6.420

(1) N. 40 dei quali sono stati ceduti al Ministero delle Colonie per le linee della Somalia.

Al 30 giugno 1927 era prevista la demolizione di altre 120 locomotive e di 6.065 veicoli (compresi i carri con telaio di legno e misti) per i quali non risulta più conveniente provvedere alla riparazione.

12. Costruzione di nuovi rotabili. — Al 30 giugno 1926 si trovavano in costruzione, per entrare a far parte del parco a scartamento ordinario, **70** locomotive a vapore, **30** elettriche, **1** locomotiva di manovra a nafta, **249** carrozze (1), **19** bagagliai (2) e **5.311** carri (3) e, per il parco a scartamento ridotto, **8** locomotive a vapore.

Nell'esercizio 1926-27 la costruzione di nuovi rotabili si svolse con sufficiente regolarità ad eccezione delle locomotive elettriche come risulta dal prospetto seguente :

TIPO DEI ROTABILI	QUANTITÀ DEI ROTABILI		Differenza in meno
	che dovevano essere consegnati entro il 30 giugno 1927	che furono effet- tivamente consegnati entro il 30 giugno 1927	
Locomotive a vapore	58	50	8
Locomotive a nafta.	1	1	—
Locomotive elettriche.	24	1	23
Carrozze	185	177	8
Bagagliai	18	16	2
Carri	2.738	2.102	636

Il ritardo nella consegna delle locomotive elettriche fu dovuto soprattutto a difficoltà incontrate dalle Ditte nello sviluppo dei relativi progetti, trattandosi dei nuovi tipi di locomotive trifasi a frequenza industriale ed a corrente continua ad alta tensione, destinate rispettivamente alle linee Roma-Avezzano e Benevento-Foggia.

Per i carri le differenze in meno dipendono in gran parte da mancate forniture da parte di Ditte di secondaria importanza che ebbero dissesti finanziari.

Nel prospetto soprariportato non sono comprese 19 carrozze postali che al 30 giugno 1926 erano in costruzione per conto della Direzione generale del servizio postale e che furono consegnate dalle Ditte costruttrici nel 1926-27.

Tenuto conto pertanto dei rotabili suindicati di cui fu ritardata la consegna, di quelli che dovevano essere consegnati dopo il 30 giugno 1927, e degli altri nuovi ordinati nel corso dell'esercizio 1926-27, come sarà meglio specificato nel punto

(1) Delle quali 2 in conto gestione officine.

(2) Dei quali 17 in conto gestione officine.

(3) Dei quali 3.331 in conto gestione officine.

seguito, il quantitativo dei rotabili in costruzione al 30 giugno 1927 risultava quello qui appresso indicato :

Locomotive a vapore **102** delle quali **32** a scartamento ridotto ;
 Locomotive elettriche **128** ;
 Automotrici con motore a scoppio **2** ;
 Automotrici Diesel-elettriche **4** delle quali **2** a scartamento ridotto ;
 Carrozze **311** delle quali **10** saloni e **22** carrozze a scartamento ridotto ;
 Bagagliai **68** dei quali **14** a scartamento ridotto ;
 Carri **9.610** dei quali **50** a scartamento ridotto.

Gli allegati nn. 17 e 18 indicano i particolari delle nuove costruzioni di locomotive e veicoli.

13. Nuove ordinazioni passate durante il 1926-27. — Nell'esercizio 1926-27 furono ordinate **85** locomotive a vapore a scartamento ordinario e **24** a scartamento ridotto ; **99** locomotive elettriche e **9** automotrici, quali risultano dal seguente prospetto :

DITTE	LOCOMOTIVE								AUTOMOTRICI				
	a vapore				elettriche				con motore a scoppio		Diesel elettriche		
	728	743	744	R. 302 (1)	R. 370 (1)	E. 321	E. 432	E. 554	E. 625 (2)	C 87	C 88	CE 861	CE 862 (1)
Tecnomasio Brown Boveri - Milano	—	—	—	—	—	6	—	9	—	—	—	—	—
C. R. M. S. A. - Saronno	—	—	—	—	—	—	—	12	—	1	3	—	—
Soc. An. It. per il Mar Nero - Milano	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Soc. An. Ansaldo - Genova	—	15	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
Officine Meccaniche - Milano	—	10	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
Ernesto Breda - Milano	—	—	25	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—
Off. Mecc. e Navali - Napoli	—	—	—	12	—	—	—	11	—	—	—	—	—
Società Terni - Spezia	—	—	—	—	12	—	—	5	—	—	—	—	—
F. I. A. T. - Torino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Officine Savigliano - Torino	—	—	—	—	—	—	—	7	1	—	—	—	—
Off. Mecc. Italiane - Reggio E.	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
QUANTITÀ COMPLESSIVA	35	25	25	12	12	6	20	73	1	1	3	—	—

(1) A scartamento ridotto. — (2) La sola parte elettrica.

N.B. — Sono state inoltre ordinate alla Ditta E. Breda di Milano 3 locomotive del gruppo E. 302 per la Colonia Eritrea.

Di veicoli si ordinarono **221** carrozze, **50** bagagliai e **6.000** carri ordinari a scartamento normale, più **22** carrozze, **14** bagagliai e **11** carri speciali, e **60** carri a scartamento ridotto, quali risultano dal seguente prospetto:

DITTE	CARROZZE				CARRI												
	saloni serie ASIZ (1)	di I classe serie A.I.C.B.-z	di II classe serie B.I.C.B.-z	Bagagliai a carrelli serie D.I.C.B.-z	coperti serie F ed F.c	coperti a sale radiali serie F.f.c	coperti intercomu- nicanti serie P.L.c	riscaldatori serie V.V.L.C.-p	trasporto merci vo- luminose P.v.v.z	verifica stadere a ponte V.by	Carrozze ACDUT.VR-z	Bagagliai DFT.z c DUFFI.z		CARRI			
												coperti G.v	coperti L.t.v	coperti M.v			
a scartamento normale											a scart. ridotto						
Officine di Savigliano - Torino	—	16	—	—	380	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F. I. A. T. - Torino	—	—	30	—	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Officine Moncenisio - Torino	—	—	15	—	—	—	195	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Officine Meccaniche - Pinerolo	—	—	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Antonio Magliola - Santhià	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Officine Meccaniche - Milano	—	39	—	—	800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ernesto Breda - Milano	—	37	—	—	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Officine Elettriche Ferroviarie - Milano	—	—	20	—	260	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carminati e Toselli - Milano	—	—	—	—	—	—	105	—	6	—	22	14	—	—	—	—	10
F. E. R. V. E. T. - Bergamo	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cantiere Navale Triestino - Monfalcone	—	—	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paolo Viganò - Castelfranco V.	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Plaggio e C. - Genova	1	—	15	—	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ansaldo - Genova	—	—	—	30	270	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A. Cecchetti - Portocivitanova	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
San Giorgio - Sestri Ponente	—	—	—	20	330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meccaniche Italiane - Reggio Emilia	—	—	25	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Costruz. Ferr. e Mecc. - Firenze	—	8	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—
Cantieri Metall. It. - Castellammare Stabia	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—
Officine Ferr. Merid. - Napoli	—	—	15	—	720	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Officine Mecc. Piacentine - Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—
	1	100	120	50	5200	500	300	13	6	5	22	14	25	25	—	—	10

(1) Per il nuovo treno Reale.

N.B. — Sono stati inoltre ordinati n. 46 carri (26 L.t.v e 20 P) per la Colonia Eritrea e n. 105 carri (45 P, 30 L.E.T, 10 M.v, 10 G, e 10 F) per la Cirenaica.

In conto Gestione officine si ordinò anche la ricostruzione di **2.000** carri scoperti con telaio misto in altrettanti carri scoperti di tipo normale affidando il lavoro alle Ditte elencate nel seguente prospetto :

DITTE	Carri scoperti
Officine di Savigliano - Torino	117
Officine Moncenisio - Torino.	142
Officine Meccaniche - Pinerolo.	104
Officine Elettro Ferroviarie - Milano	167
Società Anonima « Fervet » - Bergamo.	260
Cantiere Navale Triestino - Monfalcone	134
Società Anonima Piaggio e.C. - Genova.	131
Officine Meccaniche Italiane - Reggio Emilia	135
Officine di Casaralta - Bologna	100
Officine San Giorgio - Sestri Ponente	270
Officine Ferroviarie Meridionali - Napoli.	225
Cantieri Metallurgici Italiani - Castellammare di Stabia	215
Totale	2.000

N. B. — Nell'esercizio 1926-27 è stata inoltre ordinata la ricostruzione dei 240 carri serie L, in altrettanti serie F in ragione di n. 40 alle officine ferroviarie Meridionali-Napoli, e di n. 200 alla Ditta Adriano Cecchetti di Portocivitanova, che nel precedente esercizio erano stati ordinati alla Ditta "Saves", di Lecce ora in liquidazione.

Le aggiudicazioni si fecero, parte per licitazione privata e parte con successive trattative private, riservando le sole trattative private per alcune ordinazioni di materiali speciali fatte a titolo di esperimento.

14. Quantità media di materiale atto al servizio. — La quantità media di mezzi di trazione (locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche) atte al servizio (allegato n. 21) nel 1926-27 fu di **5.018** contro 5.079 nel 1925-26, come risulta dal sottoindicato prospetto :

A N N O	LOCOMOTIVE ED 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	
1926-27	5.018	79,3	0,318	445	76,3	0,450	—
1925-26	5.079	80,4	0,322	401	69,0	0,438	—

La lieve diminuzione dei mezzi di trazione a disposizione dell'esercizio 1926-27, rispetto all'esercizio 1925-26, è conseguenza del maggior numero di locomotive demolite e vendute in confronto al numero di nuove locomotive entrate in servizio e ad un lieve aumento nel numero di locomotive fuori servizio per attesa di riparazione.

La quantità di locomotive a vapore ed elettriche atte al servizio risultò però sufficiente al traffico che occorre smaltire. Con intensa e razionale utilizzazione delle locomotive a disposizione si potè far fronte con molta regolarità anche al traffico eccezionale dei mesi di maggio, giugno e luglio dovuto al trasporto derrate.

Le locomotive a vapore accantonate che erano 128 alla fine dell'esercizio precedente si ridussero a 90 alla fine dell'esercizio 1926-27.

Su queste locomotive, quasi tutte appartenenti a gruppi di scarsa utilizzabilità e comprese in programma di demolizione, non si può fare assegnamento che per la sostituzione di locomotive simili che vengono demolite.

Le locomotive efficienti possono perciò considerarsi tutte utilizzate.

Con le 70 locomotive a vapore a scartamento normale in costruzione dei gruppi 686, 743 e 744, si compenseranno le locomotive che saranno demolite e si potrà provvedere adeguatamente al maggior fabbisogno derivante dall'apertura all'esercizio della direttissima Roma-Napoli e per un limitato aumento di traffico sulla rete.

Sono in costruzione 32 locomotive a scartamento ridotto colle quali si colmeranno le deficienze attuali delle linee secondarie sicule e si provvederà al maggior fabbisogno dei nuovi tronchi dei quali è prevista a breve scadenza l'apertura all'esercizio.

Dallo specchietto sopra riportato si rileva che il numero delle locomotive elettriche atte al servizio presenta un sensibile aumento in valore assoluto ed anche percentuale rispetto ai dati dell'ultimo esercizio, ciò che è in relazione con le migliorate condizioni del parco, nonostante che il servizio sia notevolmente aumentato con l'elettificazione delle nuove linee a intenso traffico Spezia-Livorno e Pistoia-Porretta.

MANUTENZIONE.

15. **Quantità di locomotive fuori servizio per riparazioni.** — La giacenza media giornaliera di locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche fuori servizio, per riparazione, nell'esercizio 1926-27, paragonata a quella del 1925-26 con

la relativa percentuale rispetto alla dotazione media, 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
1926-27	1.292	20,7	138	23,7
1925-26	1.242	19,6	181	31,0

Il lieve aumento percentuale nella giacenza delle locomotive a vapore fuori servizio è dovuto alle oscillazioni inevitabili da un anno all'altro nel numero delle locomotive che devono subire la grande riparazione in officina.

Per i locomotori elettrici è rilevante il miglioramento: le condizioni medie della manutenzione del parco locomotori (di cui è indice la cifra percentuale 23,7) possono oramai ritenersi normali.

16. **Quantità di veicoli fuori servizio per riparazioni.** — Dal seguente prospetto risulta la quantità media giornaliera di veicoli fuori servizio per riparazioni nell'esercizio 1926-27, in confronto a quella dell'esercizio 1925-26, e le relative percentuali, rispetto alla consistenza dei veicoli.

ESERCIZIO	CARROZZE A 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
1926-27	1.548	30,5	1.564	38,4	1.218	26,9	20.487	12,9
1925-26	1.351	28,-	2.277	45,5	1.434	29,9	21.672	13,6

Come risulta dal prospetto stesso, la percentuale dei veicoli guasti è stata, nell'esercizio 1926-27, notevolmente inferiore a quella del 1925-26 salvo che per le carrozze a carrelli. Ma per queste ultime deve osservarsi che la bassa percentuale del 1925-26 è dovuta al fatto che nel 1925, in occasione del giubileo dell'Anno Santo, fu necessario mantenere in servizio anche carrozze a carrelli che, in condizioni di traffico normale, si sarebbero dovute togliere dalla circolazione e passare in riparazione; la qual cosa, mentre ha tenuto bassa la percentuale del 1925-26, ha poi contribuito ad elevare quella del 1926-27, per la necessità di eseguire alle carrozze stesse, riparazioni di più lunga durata.

Il miglioramento verificatosi nella percentuale dei veicoli guasti in genere è dovuto, oltre che ad una più accurata manutenzione da parte delle squadre di rialzo che permette di mantenere in servizio i veicoli stessi un più lungo tempo, prima che abbiano bisogno di essere introdotti nelle officine di grande riparazione, anche al fatto che sono stati presi provvedimenti per diminuire il numero dei riscaldi ai cuscinetti dei veicoli.

I favorevoli risultati ottenuti da tali provvedimenti sono messi in evidenza nel seguente prospetto nel quale sono state riportate le quantità di riscaldi verificatisi ai veicoli in genere, per ogni milione di assi-chilometri di percorrenza, negli ultimi esercizi e nel 1913-14, ultimo esercizio in precedenza della guerra.

QUANTITÀ DEI RISCALDI PER TUTTI I VEICOLI DEL PARCO.

NUMERO DEI RISCALDI PER OGNI MILIONE ASSI-KM. DI PERCORRENZA								
1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27
3,917	11,546	11,956	10,457	8,588	7,800	7,472	6,748	5,065

QUANTITÀ DEI RISCALDI PER LE DIVERSE SPECIE DI VEICOLI.

SPECIE DEI VEICOLI	NUMERO DEI RISCALDI PER OGNI MILIONE ASSI-KM. DI PERCORRENZA								
	1913-14	1919-20	1920-21	1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27
Carrozze	1,185	1,795	1,919	1,873	1,608	1,850	1,781	1,225	1,119
Bagagliai	3,028	5,266	4,590	4,210	3,560	3,578	3,061	2,442	1,243
Carri.	5,710	16,379	17,716	15,829	12,673	11,257	10,687	9,973	7,374

Il forte aumento sulla percentuale di riscaldi verificatisi negli esercizi finanziari posteriori alla cessazione della guerra, in confronto all'esercizio 1913-14, è dovuto in parte all'entrata nel nostro parco di un forte numero di veicoli ex austro-ungarici e germanici muniti di svariati tipi di boccole molto dissimili dai nostri. Ad ogni modo dall'esame del prospetto sopra riportato si rileva che tale percentuale è andata sempre diminuendo. La sua graduale riduzione sarebbe stata più accentuata se non fosse ancora gravata dal numero dei riscaldi di detti veicoli ex austro-ungarici e

germanici e veicoli di altre Amministrazioni, che nell'esercizio 1926-27 sono stati rispettivamente 6.302 e 4.477 (totale 10.779) contro 17.216 riscaldi di veicoli di proprietà o di tipo Ferrovie Stato. Tenendo conto pertanto della rispettiva consistenza di veicoli del parco si ha che il rapporto tra il numero dei riscaldi e quello degli assi risulta per i veicoli delle ferrovie dello Stato del 5,6 %, mentre per quelli ex austro-ungarici e germanici è del 13,5 %.

17. Riparazione delle locomotive nelle officine dei depositi. — Nelle officine dei depositi si eseguirono, nell'esercizio 1926-27, per le locomotive a vapore, **1.630** medie riparazioni in confronto di 1.722 dell'esercizio precedente; si eseguirono inoltre altre **2.436** importanti riparazioni, in confronto di 2.391 dell'esercizio precedente.

La complessiva produzione nei lavori che eccedono la manutenzione corrente ha perciò subito una lieve diminuzione rispetto alla produzione corrispondente dell'esercizio precedente.

Tale lieve diminuzione, di circa l'1 %, trova la sua ragione nella diminuzione degli operai addetti alla trazione a vapore, da 5.711 nel giugno 1926 a **5.347** nel giugno 1927 (diminuzione del 6 %).

La diminuzione di cui sopra è derivata dal passaggio di un certo numero di operai dalla trazione a vapore alla trazione elettrica (passaggio reso necessario dalla elettrificazione delle linee Spezia-Livorno e Pistoia-Bagni della Porretta) e dal passaggio di altri operai dai depositi locomotive alle squadre di rialzo.

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, ricambi di tubi che superino un quarto del fascio tubolare, pezze alla bocca-porta, ecc.) fu di giorni **23**, contro 43 e 25 rispettivamente dell'esercizio precedente.

Le condizioni generali del parco si mantengono buonissime contribuendo efficacemente al buon andamento dei treni e alla diminuzione degli inconvenienti dovuti a difetto od avarie delle locomotive. Ciò viene provato anche dal fatto che le richieste di locomotive di riserva e gli inconvenienti che hanno dato luogo a ritardi superiori a 30' per i treni viaggiatori o a 60' per i treni merci si ridussero da 3.972 nell'esercizio 1925-26 a **3.211** nell'esercizio 1926-27.

Per le locomotive ed automotrici elettriche nelle officine dei depositi trazione elettrica oltre alla manutenzione ordinaria si eseguirono, nell'esercizio 1926-27, **222** riparazioni generali e **770** riparazioni speciali di entità tale da implicare una sosta in officina non inferiore ai 5 giorni, mentre nell'esercizio precedente furono eseguiti dai depositi stessi 246 riparazioni generali e 387 riparazioni speciali di entità come sopra.

La durata media delle riparazioni generali nei depositi trazione elettrica fu di giorni **71** e quella delle riparazioni speciali di giorni **17,8** di fronte a giorni 63 per riparazioni generali e 20,5 per riparazioni speciali nell'esercizio precedente.

Il minor numero di riparazioni generali effettuate, malgrado la notevolmente maggiore estensione della rete esercitata a trazione elettrica, dipende dalle migliorate condizioni del parco locomotori, dalla più elevata utilizzazione delle macchine, e inoltre dal maggior contributo dato in questo genere di riparazioni, dall'industria privata. La maggiore durata delle riparazioni generali dipende dalla maggiore percentuale di riparazione di macchine a grande velocità rispetto all'esercizio precedente. Per quanto riguarda le riparazioni speciali si nota un sensibile aumento dovuto principalmente alle maggiori esigenze inerenti alla estensione del servizio a trazione elettrica a nuove linee.

18. Riparazione delle locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione. —

Nell'esercizio 1926-27 il lavoro di riparazione locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione si è svolto in maniera molto soddisfacente. Il nuovo sistema di organizzazione delle riparazioni su cui si riferì ampiamente nella precedente relazione annuale è stato, nell'esercizio 1926-27, maggiormente esteso, ed i vantaggi già delineatisi nell'esercizio passato si sono completamente affermati.

Quantunque il nuovo sistema non sia ancora applicato a tutti i gruppi più importanti di locomotive ed a tutte le officine riparatrici, l'interessamento proficuo delle dirigenze di ogni singola officina ed un complesso lavoro di organizzazione delle riparazioni, hanno fatto sì che quantitativamente il numero delle locomotive riparate è stato alto e la giacenza media delle locomotive in riparazione si è notevolmente abbassata.

Invero il numero delle unità riparate nelle officine dello Stato fu di **858**, di cui **785** locomotive a scartamento normale, **33** locomotive a scartamento ridotto della rete Sicula, **4** della Trento-Malè e **36** carri Vir riscaldatori, trasformati o riparati (veggasi allegato n. 19), contro 775 riparate nell'esercizio precedente, di cui 706 locomotive a scartamento normale, 44 locomotive a scartamento ridotto e 25 carri riscaldatori. La produzione dell'esercizio 1913-14 fu di 689 unità.

Nelle riparazioni eseguite durante l'esercizio 1926-27 il rapporto fra il numero delle riparazioni complesse speciali e complesse, e quello delle riparazioni semplici, che nell'esercizio precedente era del 57 % è salito al **90 %**; ciò denota che nell'esercizio testè chiusosi si ebbe un forte aumento nel numero delle locomotive di tipo pesante riparate.

Quanto alla specie delle riparazioni, per quelle radicali, cioè con ricambi completi di forno o di caldaie, si nota una sensibile diminuzione perchè si scese

dal 17 % dell'esercizio scorso, al **13,5** %. Su questo confortante risultato ha indubbiamente influito anche l'estesissimo impiego della saldatura autogena per la riparazione dei forni di rame. Infatti nell'esercizio 1926-27 sono state eseguite riparazioni con saldatura autogena su **590** locomotive ed il numero delle locomotive alle quali furono eseguite riparazioni del genere, dall'applicazione del sistema a tutt'oggi, è di **950**. Questo fatto è stato messo in evidenza alla conferenza internazionale di Bruxelles tenutasi nel luglio c. a., con lusinghiero successo per le ferrovie dello Stato italiano.

Pure le grandi riparazioni presentano una diminuzione: **52** % rispetto al 58 % dell'esercizio scorso, e questa diminuzione deve mettersi in relazione con le ottime condizioni del parco e con quanto si è detto precedentemente per le riparazioni radicali.

Le riparazioni medie ed assimilate sono invece in forte aumento: **308** contro 187 nell'esercizio precedente.

Pur tenuto conto della diminuzione delle riparazioni radicali e grandi, il complessivo lavoro di riparazione delle locomotive risultò, nel 1926-27 superiore a quello dell'anno precedente. Infatti assumendo come unità di lavoro la grande radicale riparazione di una locomotiva di tipo semplice e riducendo a tale misura tutte le altre riparazioni, risultano riparate **970** unità ragguagliate in confronto delle 861 avute nel 1925-26, e delle 774 dell'esercizio 1913-14.

Il rapporto fra il numero delle locomotive riparate e gli operai-anno impiegati, che nell'esercizio 1913-14 fu di 0,19, e in quello scorso di 0,24, è salito a **0,26** nell'esercizio 1926-27.

L'indice operai-anno per locomotiva ragguagliata riparata, che nell'esercizio 1925-26 era di 3,86, nell'esercizio 1926-27 è sceso a **3,37**, mentre nel 1913-14 fu di 4,70.

I dati di questi due ultimi capoversi dimostrano chiaramente come sia sensibilmente migliorato il rendimento delle officine locomotive.

La durata media delle riparazioni grandi e radicali delle locomotive a vapore fu di giorni **98**, e di giorni **82** per le medie ed assimilate, mentre che nell'esercizio scorso era stata rispettivamente 130 e 90, e di 206 giorni per le radicali e le grandi nel 1913-14.

Nella officina elettrica di Rivarolo il lavoro è stato avviato in modo soddisfacente e la produzione ottenuta si rileva dal prospetto allegato.

19. Riparazioni delle locomotive nelle officine private. — Le locomotive a vapore riparate nelle officine dell'industria privata, durante l'esercizio 1926-27, furono (vedasi allegato n. 19) **663** di fronte a 649 nell'esercizio 1925-26.

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 1926-27 furono riparate **1.050,5** unità in confronto a 999 unità nell'esercizio 1925-26.

Risulta quindi che il numero delle locomotive a vapore riparate nell'esercizio 1926-27 sia in unità reali, sia in unità ragguagliate, è stato leggermente superiore a quello delle locomotive riparate nell'esercizio precedente.

Nell'esercizio 1926-27 sono stati riconsegnati dalla Ditta « Terni » di Spezia **18** locomotori elettrici riparati in confronto di 32 locomotori riconsegnati da diverse ditte nel 1925-26.

20. Riparazione tachimetri per locomotive. — Prosegue la trasformazione dei tachimetri di tipo Hausshalter in tachimetri di tipo Hasler per ottenere l'unificazione di tali apparecchi. La riparazione media di ogni apparecchio in revisione, che nel 1913-14 era di ore 42 per apparecchio e nell'esercizio 1925-26 di ore 17, 15, è discesa, nell'esercizio 1926-27, ad ore **15,55**.

Prosegue la costruzione in serie dei pezzi di ricambio fatti in economia per ridurre al minimo gli acquisti all'estero.

21. Riparazione dei veicoli nelle squadre di rialzo. — Nell'allegato n. 20 figurano le quantità di veicoli riparati dalle squadre di rialzo nell'esercizio 1926-27 in confronto a quelle dell'esercizio 1925-26. Da esso si rileva che nell'esercizio 1926-27 furono riparati nelle squadre di rialzo complessivamente veicoli **301.907**, oltre a **917.496** che subirono piccole riparazioni di manutenzione corrente, mentre nell'esercizio 1925-26 si ebbero 401.680 veicoli riparati e 803.291 piccole riparazioni.

La minore quantità di veicoli riparati nel 1926-27 in confronto al 1925-26 è dovuta al fatto che verso la fine di quest'ultimo esercizio vennero cambiati i criteri per la distinzione tra i lavori da considerare vere e proprie riparazioni e quelli da considerare operazioni di manutenzione corrente. Se prendiamo in esame però il complesso dei veicoli che ebbero riparazioni di qualsiasi importanza abbiamo che, contro 1.204.971 veicoli riparati nell'esercizio 1925-26, se ne ebbero **1.219.403** nel 1926-27.

È poi da tener presente che tra le riparazioni eseguite dalle squadre di rialzo nel 1926-27 ve ne furono **6.441** di media, ossia di una importanza molto maggiore di quella normale, in confronto a 5.309 dell'esercizio 1925-26.

22. Riparazione dei veicoli nelle officine dell'Amministrazione. — Dalle officine dell'Amministrazione uscirono riparati durante l'esercizio 1926-27: **12.671** veicoli (**7.468** carri, **1.407** bagagliai, **3.796** carrozze delle quali **2.568** a carrelli) di fronte a

14.591 veicoli riparati nell'esercizio precedente (8.091 carri, 1.281 bagagliai, 5.219 carrozze delle quali 2.683 a carrelli). Numericamente perciò si ha una diminuzione di veicoli riparati di fronte al precedente esercizio.

A tale diminuzione numerica di riparazione non corrisponde però una diminuzione nella produzione delle nostre officine. Infatti in questo esercizio, come appare dall'allegato n. 20, si ha un sensibile aumento nelle riparazioni di grande entità. Inoltre il numero degli assi ragguagliati è stato di **280.094** di fronte a 254.698 dell'esercizio 1925-26 e il numero degli assi ragguagliati riparati da ciascun operaio è aumentato da 97 a **99**.

Il rapporto operaio-anno per 1000 assi ragguagliati, ha avuto le seguenti variazioni:

Nel 1913-14	10,18
» 1922-23	11,49
» 1924-25	10,71
» 1925-26	10,31
» 1926-27	10,08

Nel decorso esercizio furono proseguiti ed intensificati tutti i lavori tendenti a migliorare la proprietà ed il decoro delle carrozze e vennero modificate, secondo gli ultimi criteri, le ritirate di oltre **1.700** carrozze, mentre nell'esercizio 1925-26 non se ne modificarono che circa 500.

Si eseguirono inoltre esperimenti di coloritura a spruzzo con materiali alla nitrocellulosa e furono trattate con tale sistema **22** carrozze a carrelli e un bagagliaio con esito molto promettente. Si studiarono anche provvedimenti per ridurre la giacenza in riparazione delle carrozze nelle nostre officine, provvedimenti che, applicati in parte alle carrozze a cassa metallica, hanno fatto notevolmente ridurre la giacenza medesima.

Altri lavori speciali nel decorso esercizio furono eseguiti presso le officine di Roma Trastevere, con la trasformazione di alcune vetture a carrelli in Saloni per la Casa Reale, per S. A. R. il Principe di Piemonte e per S. E. il Capo del Governo.

Per quanto riguarda la riparazione veicoli vedasi anche l'allegato n. 20.

23. Riparazioni dei veicoli nelle officine private. — Dalle officine private furono riparati, durante l'esercizio 1926-27, **38.479** veicoli e cioè **35.949** carri, **1.154** bagagliai, **1.376** carrozze (delle quali **1.011** a carrelli) di fronte a 30.897 veicoli, cioè: 28.831 carri, 803 bagagliai, 1.263 carrozze (delle quali 852 a carrelli) riparati nell'esercizio precedente.

Si è avuto perciò un sensibile aumento nel quantitativo generale dei veicoli riparati, aumento tanto più sensibile ove si consideri il numero delle riparazioni di

grande entità eseguite nell'esercizio 1926-27 (25.201) di fronte a quello dell'esercizio 1925-26 (16.120).

Maggiori dati sulle riparazioni sono riportati nell'allegato n. 20.

24. Costo delle riparazioni. — Per le riparazioni eseguite nelle officine private i costi medii furono i seguenti :

	1926-27	1925-26
Costo medio per locomotiva L.	159.800	151.600
» » » asse-carrozza. »	8.103	6.245
» » » asse-bagagliaio. »	4.630	4.716
» » » asse-carro »	2.018	1.972

Il maggior costo medio di riparazione delle locomotive riferito ad unità riparata, trova giustificazione :

a) negli aumenti verificatisi nel costo della mano d'opera (e conseguente aumento delle condizioni contrattuali) i cui effetti si sono in prevalenza risentiti per le locomotive riconsegnate nell'esercizio 1926-27 ;

b) nel fatto che per le locomotive riconsegnate nell'esercizio 1926-27 le ditte hanno impiegato materiali approvvigionati in gran parte nell'esercizio precedente, quando nel prezzo dei materiali stessi si era verificato un sensibile aumento.

Il maggior costo di riparazione delle carrozze trova giustificazione :

a) nella maggiore percentuale di grandi riparazioni eseguite nell'industria privata rispetto all'analoga percentuale nell'esercizio precedente ;

b) nella maggiore percentuale di carrozze a carrelli riparate nell'industria privata rispetto all'analoga percentuale verificatasi nell'esercizio precedente.

Non si sono verificate sensibili variazioni nel costo medio di riparazione dei bagagliai per la minore importanza relativa dei lavori occorsi a questi veicoli rispetto ai bagagliai riparati dall'industria privata nell'esercizio precedente.

Anche il costo medio di riparazione dei carri non ha subito sensibili variazioni per il fatto che la maggiore percentuale di grandi riparazioni eseguite a questi veicoli, rispetto all'analoga percentuale dell'esercizio precedente, è stata compensata dalla riduzione ottenuta nel costo della mano d'opera in occasione della stipulazione dei nuovi contratti colla maggior parte delle ditte riparatrici e che hanno avuto effetto nel 1° semestre 1927.

Le spese complessive delle riparazioni eseguite direttamente dall'Amministrazione e quelle eseguite dalle officine private, nell'esercizio 1926-27 e in quello precedente, risultano dal seguente prospetto, distinte per genere di rotabili :

	Ferrovie Stato		Ditte private		Complessivamente	
	1926-27	1925-26	1926-27	1925-26	1926-27	1925-26
	M i l i o n i					
Locomotive-tender ed automotrici a vapore	217	210	106	97	324	307
Locomotive ed automotrici elettriche e relative apparecchiature	24	20	2	4	26	24
Carrozze	79	81	40	27	119	108
Bagagliai	15	8	11	8	26	16
Carri	45	60	147	116	191	176
TOTALI	380	379	306	252	686	631

STUDI ED ESPERIMENTI.

25. **Nuovi tipi di locomotive.** — È stato compilato il progetto, ora in via di esecuzione, per la sostituzione della caldaia attualmente in opera sulle locomotive gruppo 690 con altra di maggiore potenza e precisamente con quella dei gruppi 746-747. La deficienza di generatore del vapore che notoriamente presenta il tipo 690, rispetto all'apparato motore, verrà in tal modo ad essere eliminata con il vantaggio di utilizzare un tipo di caldaia già noto favorevolmente per essere in opera sulle 60 locomotive più potenti del nostro parco a vapore.

Ferme restando poi le caratteristiche dell'apparato motore, di cui è riconosciuto il buon funzionamento, sia meccanico che termico, si prevede che le locomotive gruppo 690 così trasformate ed assegnate al gruppo 691 potranno svolgere il servizio a grande velocità su linee pianeggianti sviluppando una potenza continuativa del 15% circa superiore a quella attuale. Tale incremento deriverà dalla maggiore potenza di vaporizzazione che presenta la caldaia gruppo 746 rispetto a quella ora in opera sulle locomotive 690.

Prosegue lo studio del nuovo tipo di locomotiva ad alta velocità e con carico assiale prossimo alle 21 tonnellate, già iniziato nello scorso anno, locomotiva che potrà essere costruita quando lo consenta il rafforzamento dell'armamento su qualcuna delle nostre linee principali. Altro problema particolarmente studiato e

che oggi richiama l'attenzione di tutte le Amministrazioni ferroviarie è quello della possibile adozione di alcuni servizi, delle automotrici o locomotive con motore a scoppio od a combustione interna. A tale scopo l'Amministrazione proseguì gli esperimenti già iniziati con una automotrice della Deutsche Werke da 160 H P ed esaminò altri tipi di automotrici o locomotive con motori a combustione interna già adottati sia da ferrovie private italiane, sia da ferrovie estere.

Vennero inoltre studiati i progetti di due automotrici ad alta velocità munite di motori Diesel o con trasmissione elettrica. Una di tali automotrici è a scartamento ordinario, l'altra a scartamento ridotto.

Fu pure proseguito lo studio nei carrelli manovratori con motori a benzina. Si riconobbe però che l'impiego esclusivo della benzina rende poco economico l'uso di tali carrelli, e perciò le ricerche si indirizzarono nel senso di trovare adatti sistemi di carburazione che permettano l'uso della nafta fluida da sola o con piccola percentuale di benzina.

26. Miglioramenti alle locomotive a vapore. — L'applicazione di apparecchi ripetitori dei segnali fissi della via nella cabina delle locomotive ebbe in quest'esercizio una pratica attuazione sperimentale con l'introduzione del ripetitore « Minuciani » su una locomotiva gruppo 690 e con la necessaria attrezzatura della via al segnale avanzato di avviso della stazione di Rogoredo. L'esperimento suggerì sensibili miglioramenti e semplificazioni, sia alla apparecchiatura della via, che a quella della locomotiva, sì che è stato possibile di passare alla ordinazione definitiva degli apparecchi per equipaggiare n. 33 locomotive e n. 58 segnali, per allargare l'esperimento, con tutte le locomotive dei treni viaggiatori della linea Bologna-Milano e con tutti i segnali di avviso del tratto Piacenza-Milano.

Furono iniziate le prove dinamometriche comparative tra due locomotive aventi la distribuzione a valvole « Caprotti » gruppo 686, una con le manovelle motrici tra loro calettate a 90° e l'altra con le manovelle calettate invece a 135°, per rilevare le eventuali differenze sia agli effetti della uniformità della coppia motrice che di quelli della vaporizzazione della caldaia. L'interessante problema sperimentale per le locomotive a quattro cilindri è stato affrontato dalla nostra Amministrazione prima di ogni altra Amministrazione ferroviaria europea.

Furono completate le prove pratiche sul comportamento dei vari tipi di preriscaldatori dell'acqua di alimentazione applicati sulle nostre locomotive per tener conto oltrechè del rendimento termico anche dei vincoli costruttivi oggi esistenti specialmente per l'impossibilità di aumentare il peso delle locomotive. È stata data per ora la preferenza agli iniettori a vapore di scarico estendendone l'applicazione a tutte le locomotive costruite o in costruzione nell'esercizio passato e in quello prossimo.

Oltre a numerosi esperimenti di carattere secondario intesi a migliorare la parte costruttiva delle locomotive ed a diminuire le spese di esercizio fu sperimentato in vari depositi e per un centinaio di locomotive l'impiego di un nuovo tipo di metallo di antifrizione a base di piombo con metalli alcalino-terrosi di costo notevolmente inferiore a quello ora in uso (a base di stagno) e che può essere adattato su carcasse di acciaio.

27. **Miglioramenti nel servizio di trazione ai treni-merci.** — Dopo un primo periodo sperimentale il servizio dei treni merci rapidi è stato esteso a tutte le linee facenti capo a centri di smistamento in grado di fare composizioni per destinazioni fisse, opportunamente scelte.

Tale tipo di treni rende più rapidi i trasporti, senza aumentare la velocità di corsa, col sopprimere tutte le fermate (non indispensabili), e la loro convenienza si è dimostrata non solo dal punto di vista generale della più rapida resa dei trasporti, ma anche dal punto di vista dell'economia di trazione e di personale.

28. **Lubrificazione periodica delle boccole mediante lana-crine imbevuta di olio minerale scuro.** — È proseguito su più vasta scala, in vista dei buoni risultati ottenuti, l'esperimento di lubrificazione delle *boccole dei tender a carrelli* mediante lana-crine. Durante l'esercizio 1926-27 è stata estesa la organizzazione per l'applicazione del nuovo sistema a quasi tutti i depositi della rete aventi locomotive con tender a carrelli.

Nei riguardi della lubrificazione dei *fusi delle macchine* mediante lana-crine, generalizzata in tutti i depositi del compartimento di Firenze, sono stati raccolti altri elementi di giudizio i quali confermarono la possibilità di attuare, con vantaggio, la lubrificazione periodica (affidata al personale di macchina) qualunque sia il tipo di sottoboccola, tranne il caso di assoluta eccezione circoscritto a pochi tipi di macchine di manovra, in cui manca ogni capacità libera fra sottoboccole e fuso.

Al 30 giugno 1927 si avevano complessivamente in servizio oltre 1.000 tender e 470 macchine col rodiggio lubrificato mediante lana-crine.

29. **Locomotive elettriche.** — Furono portati a compimento i progetti relativi ai locomotori trifasi gruppo 554 a cinque assi accoppiati e due velocità e gruppo 432 a quattro assi accoppiati e quattro velocità; i locomotori stessi sono già in costruzione presso l'industria privata.

Per quanto riguarda le locomotive elettriche a corrente continua a 3000 volt furono continuati gli studi e gli esperimenti su di un tipo di apparecchiatura progettato dall'Amministrazione; una locomotiva gruppo E 625, munita di tale apparecchiatura, è attualmente in corso di costruzione.

Fu pure studiata l'apparecchiatura di comando per locomotori a corrente continua a 650 volt.

Furono continuati studi ed esperimenti per la unificazione della apparecchiatura dei locomotori trifasi; per nuovi apparecchi interruttori, per un nuovo tipo di trolley a pantografo e nuovi striscianti per i trolley esistenti; per un nuovo tipo di reostato e di elettrodi.

Le locomotive elettriche costruite per corrente trifase a frequenza industriale e destinate a prestar servizio sulla Roma-Avezzano-Sulmona, furono nel giugno 1927 provate preliminarmente sulla Torino-Bussoleno con linee alimentate a 50 periodi e 6000 volt, e poi anche sulla Roma-Avezzano.

30. Studi di nuovi veicoli e di modifiche e migliorie ai veicoli già in servizio. — Durante il 1926-27 furono eseguiti i seguenti studi:

completato lo studio delle nuove carrozze di 1^a e di 2^a classe con cassa metallica;

ultimato lo studio di nuovi bagagliai a carrelli con cassa metallica;

proseguito lo studio di nuovi bagagliai a 2 sale con cassa metallica;

iniziato lo studio di un nuovo tipo di bagagliaio a due sale per treni merci;

ultimato lo studio di nuovi carri chiusi FF a cassa con ossatura metallica, a lungo passo e di capacità notevolmente maggiore della normale;

iniziato lo studio di nuovi carri a carrelli per trasporto rotaie da 18 metri;

iniziato lo studio di nuovi carri a due sale a lungo passo ed a sagoma inglese per trasporto automobili;

ultimato lo studio di nuovi carri scoperti a carrelli con piano ribassato (serie PVVz) atti al trasporto di merce molto voluminosa;

iniziato lo studio di carrozze a due sale a lungo passo, ad ossatura metallica ed a terrazzini con ponticelli di intercomunicazione senza mantici;

iniziato lo studio per rinforzare l'ossatura di legno delle carrozze a carrelli costruite dal 1905 al 1919;

iniziato lo studio per la ricostruzione dei carri FI con la cassa ad ossatura metallica;

studiata una garetta di tipo speciale rialzato per rendere i carri Poz atti al trasporto di rotaie da 18 metri;

ultimato lo studio di nuove carrozze a carrelli a scartamento ridotto per le linee secondarie sicule con compartimenti di 1^a e 3^a classe, un compartimento postale ed un compartimento bagagli;

ultimato lo studio di nuovi carri a scartamento ridotto per le dette linee con un compartimento bagagli e di altri pure per le suddette linee con compartimento bagagli e compartimento postale;

ultimato lo studio di carrelli speciali per trasportare su linee a scartamento normale carri a scartamento ridotto, allo scopo di allacciare le linee a scartamento ridotto facenti capo a Girgenti con quelle facenti capo a Porto Empedocle, utilizzando il tratto di linea a scartamento normale fra le dette due località ;

iniziato lo studio di nuove carrozze a carrelli per le linee a scartamento ridotto dell'Eritrea con compartimento di 1^a classe e di 2^a classe e di altre con tutti compartimenti di 3^a classe ;

iniziato lo studio di un nuovo bagagliaio postale a carrelli con compartimento per merci per le linee a scartamento ridotto dell'Eritrea ;

iniziato lo studio per la trasformazione del vecchio sistema Heintz di riscaldamento a vapore delle carrozze a cassa metallica nel sistema Westinghouse ;

studiate diverse migliorie da apportarsi agli accoppiamenti metallici esistenti del riscaldamento a vapore e fu studiato un nuovo accoppiamento ;

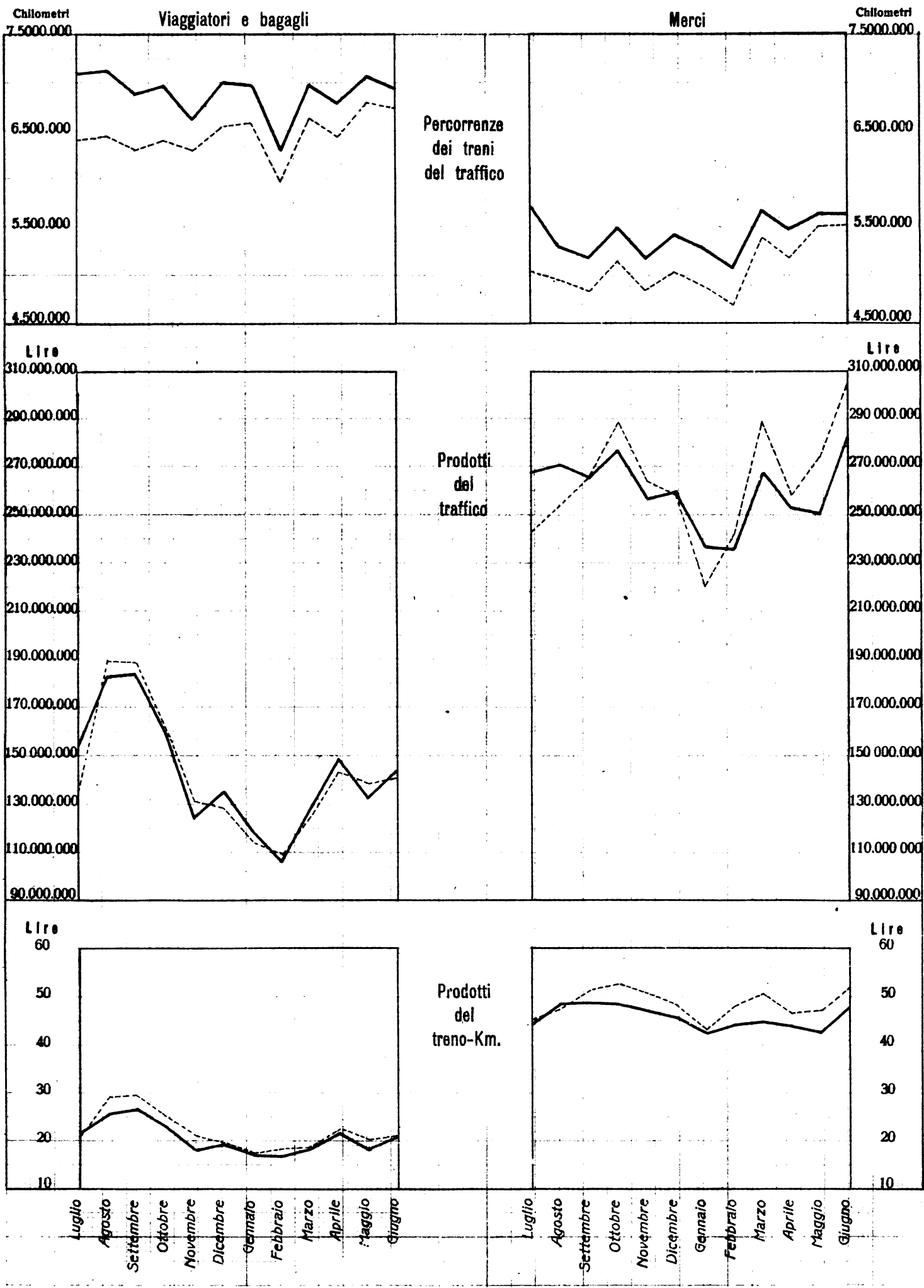
studiata una nuova copertura in lamierino di ferro ed « eternit » ai carri ;

iniziato lo studio di un montante in ferro con tre mensole porta barelle, spostabili, per l'attrezzatura delle carrozze per treni ospedali ;

iniziato lo studio di un nuovo castelletto per trazione discontinua da applicare ai carri merci in sostituzione della trazione continua.

31. **Esperimenti di moderabilità alla sfrenatura del freno continuo Westinghouse.** — Allo scopo di apportare un contributo diretto alla risoluzione del problema della moderabilità alla sfrenatura del freno Westinghouse, dopo prove preliminari di studio, fu applicata al materiale dei treni viaggiatori della linea Firenze-Faenza, la valvola R. L. studiata dalla Ditta Hardy di Vienna. Gli esperimenti di esercizio proseguono per raccogliere tutti gli elementi necessari per un giudizio concreto sulla portata pratica del nuovo dispositivo.

Percorrenze e prodotti dei treni



CAPO VI.

TRAFFICO.

SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI.

1. **Entità del traffico viaggiatori e bagagli.** — Nell'esercizio 1926-27 il quantitativo totale di biglietti venduti, per il servizio viaggiatori, fu di **117.629.809** (compresi 7.070.780 viaggiatori della Napoli-Pozzuoli), in confronto di 113.570.430 avuti nell'esercizio precedente, con una eccedenza di 4.259.379 (pari al 3,5 %).

Il servizio internazionale, che aveva dato nel 1925-26 un movimento di 1.627.775 viaggiatori, riferibile in gran parte ai pellegrinaggi dell'Anno Santo, ha dato nel 1926-27 un movimento di **1.415.361** viaggiatori.

Il prodotto del traffico viaggiatori risultò di **1.652** milioni di fronte a 1.639 milioni dell'esercizio 1925-26, con una eccedenza di 13 milioni (pari al 0,8 %).

La percorrenza complessiva dei treni viaggiatori e misti fu, nel 1926-27, di **80,8** milioni di chilometri sulla rete a scartamento normale e di **1,8** milioni di chilometri sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia e delle nuove provincie; si effettuarono inoltre **3** milioni circa di treni-km. merci con servizio di viaggiatori. I dati corrispondenti dell'esercizio 1925-26 furono i seguenti: treni-km. viaggiatori e misti 75,7 milioni sulla rete a scartamento normale; 1,8 sulla rete a scartamento ridotto e 3,3 milioni di treni-km. merci con servizio viaggiatori.

La percorrenza delle carrozze fu di **1.612** milioni di assi-chilometro in confronto di 1.540 milioni dell'esercizio precedente, con una eccedenza di 72 milioni di assi-chilometro (pari al 4,6 %).

Il quantitativo medio di assi-carrozze per ogni treno viaggiatori (compresi i treni misti ed esclusi i merci con viaggiatori) risultò nel 1926-27 di **19,5** assi di fronte a 19,8 assi del 1925-26.

Il prodotto medio di viaggiatori per treno-km. e per asse-km. carrozza risultò come segue :

	1926-27	1925-26
per treno-km.....	lire 20 —	21,28
per asse-km.	» 1,03	1,09

Il prodotto dei bagagli fu nel 1926-27 di **68** milioni pari cioè a quello dell'esercizio precedente.

2. **Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori.** — La percorrenza complessiva giornaliera dei treni ordinari viaggiatori fu, nell'esercizio 1926-27, quella indicata nello specchio seguente :

D A T A	P E R C O R R E N Z A giornaliera treni-km. (1)
1° luglio 1926	236.694
1° agosto »	237.626
1° settembre »	237.977
1° ottobre »	232.347
1° novembre »	230.033
1° dicembre »	231.926
1° gennaio 1927	233.636
1° febbraio »	234.066
1° marzo »	233.960
1° aprile »	234.340
14 maggio »	233.668
15 » »	237.946
1° giugno »	239.763

(1) Compresi i treni merci con viaggiatori.

L'aumento nella percorrenza dei treni fu determinato da miglioramenti introdotti nei servizi più importanti e trova anche la sua giustificazione nell'aumento verificatosi nel movimento viaggiatori.

3. **Servizi e concessioni speciali.** — Durante l'esercizio 1926-27, si effettuarono **2.274** treni straordinari, dei quali **120** per conto della Real Casa, **3** per Sovrani esteri, **30** per personaggi ragguardevoli e **2.121** per pellegrinaggi, escursioni, commemorazioni, congressi, feste e fiere in genere.

Il servizio di detti treni si svolse regolarmente, senza perturbare l'andamento dei treni ordinari.

4. **Comunicazioni interne.** — Si citano qui appresso i più importanti fra i diversi provvedimenti adottati durante l'esercizio 1926-27.

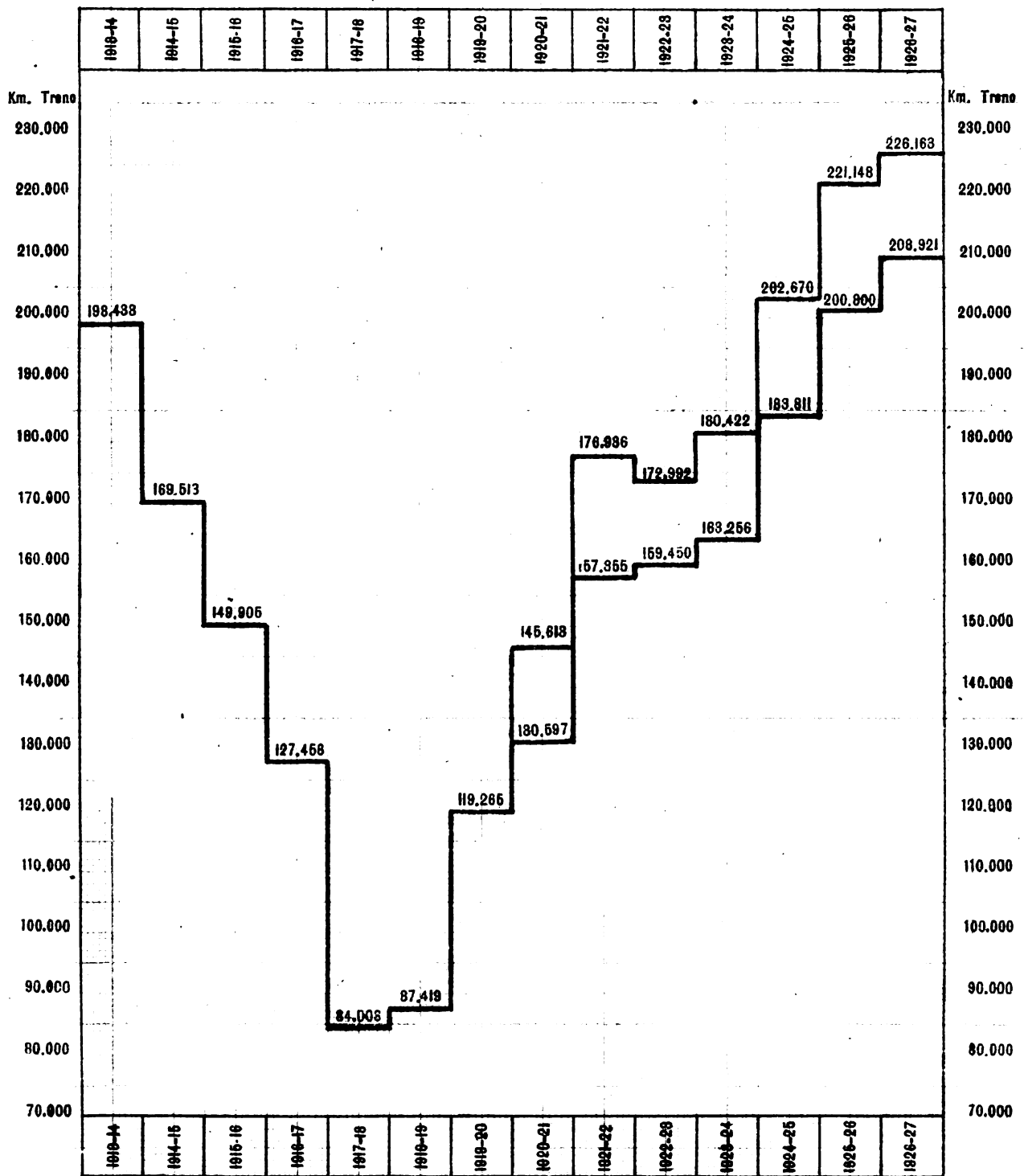
Sulla linea *Torino-Roma* si è provveduto col 1° dicembre 1926 all'acceleramento di alcuni treni direttissimi e diretti, acceleramento dovuto in buona parte all'attivazione del servizio a trazione elettrica da Spezia a Livorno.

Il diretto 11 è stato ritardato in partenza da Torino dalle 8,50 alle 9,15 in coincidenza col direttissimo BM proveniente dalla Francia, pur mantenendo invariato l'arrivo a Roma.

Il diretto 5 è stato ritardato in partenza da Torino dalle 14,45 alle 16,05 pur mantenendo invariata l'ora di arrivo a Roma.

Medie annuali delle percorrenze giornaliere dei treni viaggiatori

(in base all'orario di servizio)



— Dati riferibili alle linee situate entro i vecchi confini

— > > > > > > I confini attuali

Tale posticipazione ha permesso di poter allacciare il treno stesso a Torino col diretto proveniente dalla Francia, coincidenza di grande vantaggio per i viaggiatori provenienti dalla Francia i quali possono giungere a Genova circa due ore e mezzo prima di prendere le coincidenze di Firenze e Napoli e giungere a Roma 40 minuti prima.

È stato istituito il direttissimo 3 fra Torino e Genova per stabilire una rapida comunicazione fra i detti due centri, dando modo, specie alle persone di affari, di poter utilizzare la mattinata nella propria città e recarsi poscia a Genova per il disbrigo dei loro interessi ritornando la sera stessa in residenza.

Nel senso *Roma-Torino* il direttissimo 2 è stato posticipato dalle ore 8,25 alle 9,30 fissando l'arrivo a Torino alle 22,20 riducendo la sua percorrenza di 35 minuti.

Tale posticipazione ha permesso di prendere la coincidenza a Roma col direttissimo 92 proveniente da Taranto.

Il diretto 12 Livorno-Genova è stato fatto originare da Roma con partenza alle ore 7 per ottenere una comunicazione diretta da Roma e dalla Sardegna verso Pisa ed oltre.

Il diretto 8 Roma-Modane è stato accelerato stabilendo l'arrivo a Genova P. P. alle ore 9; a Torino P. N. alle 12,15 ed a Modane alle 17,30, migliorando così anche la comunicazione diretta mattutina Bologna-Torino.

È stato istituito un nuovo direttissimo da Genova (partenza 11,45) a Torino (arrivo 14,20), in immediata coincidenza a Torino col diretto 8 per la Francia.

Il diretto 11 è stato ritardato di 15 minuti in partenza da Genova per collegarlo a Sarzana col diretto 491 proveniente da Verona e Parma, stabilendo così una nuova comunicazione diretta da Brennero verso Pisa-Livorno ed oltre.

Sulla linea *Genova-Ventimiglia* nel senso Genova-Ventimiglia è stata anticipata la partenza da Ventimiglia del diretto 131 dalle 6,30 alle 5,30 fissandone l'arrivo a Genova alle 9,45.

Con tale anticipazione è stato possibile stabilire la coincidenza a Genova per Roma mediante il direttissimo 1 con l'arrivo a Roma alle 19,15.

Istituzione del diretto 133 fissando la partenza da Ventimiglia alle 10 e l'arrivo a Genova alle 14,10 con immediata coincidenza per Milano-Venezia e Trieste.

Anticipazione dell'accelerato 1409 (nuovo 1407) dalle 8,45 alle 7 con arrivo a Genova alle 12,05 anziché alle 14,10 per stabilire una comunicazione locale intermedia fra i detti due diretti.

Il diretto 131 Ventimiglia-Genova è stato posticipato di un'ora per migliorare le comunicazioni verso Milano, Chiasso ed oltre a mezzo del coincidente 166.

Sulla linea *Milano-Genova* nel senso Milano-Genova il direttissimo 177 è stato sdoppiato attivando un diretto (nuovo 175) in partenza da Milano alle 17,40 ed in arrivo a Genova alle 20,26 ed un treno direttissimo (177) in partenza da Milano alle 18,45 ed in arrivo a Genova alle 21,10 stabilendo con quest'ultima una rapidissima comunicazione fra i suddetti importanti centri ed in coincidenza a Genova coi treni 15 e 9 per Roma e Napoli.

Istituzione del diretto 162 con partenza da Genova alle 5,20 e con arrivo a Milano alle ore 8,40.

Posticipazione del diretto 164 da Genova dalle ore 6 alle 6,35 e con arrivo a Milano alle ore 9,15, per mettere in coincidenza a Genova detto treno col direttissimo 6 proveniente da Roma per stabilire un'ottima comunicazione notturna Roma-Milano via Genova.

Sdoppiamento del treno 166 istituendo un nuovo treno direttissimo (nuovo 168) con partenza da Genova alle 11,50 e con arrivo a Milano alle 14,5, stabilendo così una rapidissima comunicazione fra Genova e Milano per permettere, specie agli uomini di affari, di compiere il loro lavoro nella mattinata a Genova e seguitare al pomeriggio gli affari a Milano e ritornare nella serata nella propria residenza.

Sulla linea *Milano-Bologna-Firenze-Roma*, allo scopo di accelerare la marcia dei direttissimi 40 e 43 fra Roma e Venezia, riducendone la percorrenza rispettivamente di 53 e 57 minuti i treni stessi sono stati istradati per la linea Porrettana, e così, a compenso, i treni 36 e 37 sono stati istradati per la linea Faentina.

Per alleggerire poi la Porrettana e per poter anche migliorare le comunicazioni fra Roma, la Toscana e la Romagna sono stati istradati per la Faentina anche i treni 47 e 48.

Nel senso *Milano-Roma* il direttissimo 21 è stato posticipato da Milano dalle 6,15 alle 6,50, per renderne più comoda la partenza, specie durante la stagione invernale, fissandone l'arrivo a Roma alle 19,10 anzichè alle 18,55, ottenendo un acceleramento di mezz'ora sul percorso.

Il diretto 23 è stato pure anticipato da Milano dalle ore 11,20 alle 11 fissandone l'arrivo a Roma alle 23,25 anzichè alle 23,55 accelerandone la marcia di 10 minuti.

Nel senso dei pari, l'accelerato 1372 è stato anticipato in partenza da Roma dalle 10,10 alle 8,15, in modo di dare una comunicazione più mattutina per il servizio locale Roma-Chiusi e poi per permettere di mettere detto treno in coincidenza a Firenze coll'accelerato 1364 in modo da stabilire una buona comunicazione continuativa fra Roma e Milano.

In conseguenza dell'attivazione del servizio a trazione elettrica fra Bagni della Porretta e Pistoia sono state dal 15 maggio 1927 sensibilmente migliorate le comunicazioni dirette della capitale con Milano e con le tre Venezie.

Il diretto 22 è stato fatto partire da Roma alle 7,10 con arrivo a Milano alle 19,25 con un acceleramento complessivo di un'ora e 35 minuti.

In tal modo il detto treno trova a Bologna la coincidenza col diretto 68 (nuovo 62) per Brennero ed oltre ottenendosi così una comunicazione Roma-Monaco-Berlino.

Il direttissimo 24 parte da Roma alle 10,30 invece che alle 10 con arrivo a Milano alle ore 22,55.

Il diretto 32 è stato ritardato dalle ore 14,20 alle 15 in partenza da Roma arrivando a Milano alle 6,17.

Il direttissimo 44 parte da Roma alle 18,05 invece che alle 17,10 ed arriva a Trieste alle ore 9,55.

Il direttissimo 40 è stato posticipato dalle ore 20,30 alle 20,50 in partenza da Roma con arrivo a Trieste alle 11,25.

Il diretto 118 Bologna-Milano è stato sensibilmente anticipato assegnandogli presso a poco l'orario del diretto 22.

Il diretto 38 Roma-Milano è stato anticipato di 25 minuti in arrivo a Bologna e di 30 in arrivo a Milano e messo in coincidenza col direttissimo 166 pel Gottardo.

In senso inverso il diretto 39 Milano-Roma è stato posticipato alle ore 9,35 in partenza da Milano con arrivo a Roma alle 15,20.

È stato istituito un nuovo treno (159) da Milano (partenza 22,40) a Bologna (arrivo 2,55) in immediata coincidenza a Bologna col direttissimo 49 da Trieste.

Il diretto 769 Firenze-Roma (via Perugia) è stato ritardato di circa un'ora e mezzo in coincidenza a Firenze col treno 1371 (nuovo 1375) proveniente da Bologna.

Il direttissimo 23 è stato fatto partire da Milano alle 10,35 con arrivo a Roma alle 23 invece che alle 23,25.

Sulla linea *Torino-Milano-Venezia* il lusso BM da Torino a Milano è stato anticipato di 30 minuti per mantenergli il collegamento col treno di lusso SO.

Nel senso Venezia-Milano, poichè il treno TP era affollatissimo e non rispondeva conseguentemente ai bisogni del pubblico si è provveduto al suo sdoppiamento effettuando all'uopo il diretto 192 a sussidio.

Si è anche anticipato il treno 180 di 35 minuti il che ha permesso di mettere detto treno in coincidenza a Milano col diretto 210 per Domodossola che, a sua volta, è in immediata coincidenza col treno per Parigi.

Nel senso Milano-Venezia in conseguenza della posticipazione del treno BM da Torino a Milano si è dovuto posticipare il direttissimo 193 per mantenere la coincidenza diretta per Venezia, fissando la sua partenza da Milano alle 13,30 e l'arrivo a Venezia alle 17,50.

Il direttissimo PT da Milano a Trieste è stato ritardato di 20 minuti in partenza da Milano e di 33 minuti in partenza da Verona P. N. per assicurare a Milano le coincidenze dall'estero e per mantenere la coincidenza col diretto 492 ritardato proveniente da Spezia e Parma.

Si è anticipato dalle ore 9,15 alle 8,18 la partenza da Venezia del diretto 192 per Milano per migliorare la coincidenza a Verona P. N. col diretto 63 proveniente dal Brennero ed oltre, e per una migliore comunicazione mattutina dal Veneto per Milano.

Il direttissimo TP Trieste-Venezia-Milano è stato anticipato di 30 minuti in partenza da Trieste per metterlo in coincidenza a Milano col direttissimo 166 per Chiasso ed il Gottardo.

Sulla linea *Trieste-Cervignano-Venezia-Roma* il diretto 615 è stato accelerato e messo in coincidenza a Venezia col diretto 180 migliorando in tal modo di un'ora e tre quarti la comunicazione Trieste-Parigi via Domodossola.

Sulla linea *Bologna-Verona P. N.* è stata ritardata la partenza del treno 2252 (nuovo 64) alle ore 19,30 in partenza da Bologna per collegarlo col direttissimo 24 da Roma.

Sulla *Bologna-Rimini* si è anticipato il treno 153 da Bologna a Rimini in modo da collegarlo meglio a Bologna col direttissimo 23 da Milano ed a Rimini col diretto 41 per Ancona e Roma.

Sulla linea *Foggia-Lecce* è stato istituito un nuovo treno direttissimo 150 da Lecce a Foggia collegandolo a Foggia col direttissimo 156 Lecce-Bologna in modo da migliorare sensibilmente le comunicazioni fra le Puglie, l'Alta Italia e l'estero, ed assicurare meglio le coincidenze a Brindisi coi piroscafi provenienti dal levante.

Fra *Roma e Taranto* il direttissimo 91 è limitato a Bari con partenza da Roma alle 21,55 invece che alle 20,40 e con arrivo a Bari alle 8,45 invece che alle 7,55.

La comunicazione Roma-Taranto è stata costituita dal treno 93 con partenza da Roma alle 19,30 e con arrivo a Taranto alle 9,45. Detto treno trova a Bari immediata prosecuzione col treno 93 A (attuale 91 A) fra Lecce e Gallipoli.

Sulla linea *Napoli-Roma* il direttissimo 86 Napoli-Roma è stato posticipato di 45 minuti per migliorare le comunicazioni con l'alta Italia e stabilire a Caserta una nuova coincidenza col treno 1892 (nuovo 816) proveniente da Foggia ed a sua volta collegato col diretto 154 da Lecce.

Sulla linea *Firenze-Livorno* il diretto 722 è stato posticipato di 32 minuti in partenza da Firenze, per metterlo in coincidenza col diretto 22 da Roma.

Sulla linea *Milano-Treviglio-Bergamo* è stata attivata una nuova coppia di treni direttissimi.

Sulla linea *Palermo-Messina* il diretto 900 (nuovo 906) è stato fatto partire da Palermo Centrale alle ore 8,40 per Messina e messo in coincidenza col diretto 96 per Roma.

Sulla linea *Terranova-Cagliari* l'accelerato 1005 Terranova-Macomer è stato prolungato fino a Cagliari, assegnando il servizio viaggiatori al treno merci 1996 M da Macomer a Terranova, collegato col 3000 per Cagliari.

5. Comunicazioni con l'estero. — Le comunicazioni con l'estero subirono le seguenti variazioni col nuovo orario generale 15 maggio 1927.

Transito di Ventimiglia. — Il treno 1400 Genova-Ventimiglia è stato anticipato di 15 minuti in arrivo a Ventimiglia, per assicurare la coincidenza col diretto 104 per Marsiglia.

La partenza del treno 1414 è stata fissata da Genova alle ore 16,10, facendolo giungere a Ventimiglia alle ore 21,40, in modo da assicurare la coincidenza col diretto 102 per Marsiglia, anche durante il periodo dell'attivazione dell'ora estiva in Francia.

Il diretto 149 Ventimiglia-Genova è stato messo in coincidenza con un nuovo treno proveniente da Nizza.

Transito di Modane. — La comunicazione Bordeaux-Milano, costituita dal diretto BM è stata anticipata complessivamente di più di un'ora.

Transito di Domodossola. — I treni di lusso SO ed OS fra Parigi e Stamboul sono stati complessivamente accelerati di circa due ore e messi in coincidenza da e per Angora e Aleppo a mezzo delle ferrovie dell'Asia Minore.

Sul percorso italiano il treno SO è stato fatto partire da Domodossola alle ore 9,37 invece che alle 10,06 facendolo arrivare a Postumia alle 22,40 anzichè alle 23,20. Il treno OS da Postumia parte alle 6,24 invece delle 6,00 con arrivo a Domodossola alle 19,15 anzichè alle 19,05.

Il diretto 202 Modane-Domodossola è stato anticipato dalle ore 7 alle 6,45 in partenza da Milano con arrivo a Parigi alle 22,38 con un acceleramento di circa un'ora complessivamente.

Il diretto 209 Domodossola-Milano è stato posticipato di 20 minuti in conseguenza delle posticipazioni del coincidente treno 44 proveniente dalla Svizzera, treno che a Losanna prende la coincidenza con un nuovo diretto proveniente da Ginevra.

In tal modo la comunicazione esistente Ginevra-Milano-Roma è stata accelerata di circa un'ora.

Il diretto 206 Milano-Domodossola è stato adibito principalmente al servizio verso Berna ed oltre via Loetschberg in luogo del treno TP, che serve invece esclusivamente al movimento verso Losanna ed oltre.

La comunicazione diretta Milano-Boulogne via Loetschberg è stata stabilita per tutto l'anno per la via più breve di Laon, anzichè per la via di Parigi.

Transito di Chiasso. — Il diretto 302 è stato anticipato di 30 minuti in partenza da Milano per Chiasso, per stabilire nuove coincidenze a Zurigo e per poter anticipare l'arrivo nelle principali città della Svizzera.

Col diretto 161 Chiasso-Genova è stata stabilita una nuova comunicazione da Berlino per la via di Francoforte-Karlsruhe-Basilea e col diretto 174, in senso inverso venne assicurata anche durante il periodo dell'applicazione dell'ora estiva in Francia la coincidenza a Basilea verso il Belgio.

Transito di Tarvisio. — Il treno di lusso NV (Nizza-Vienna) che si effettua durante la stagione invernale è stato anticipato di circa un'ora in arrivo a Tarvisio ed a Vienna, ciò allo scopo di stabilire a Vienna una immediata coincidenza verso Budapest.

Transito di Pedicolle. — Il treno 603 Pedicolle-Trieste è stato anticipato alle ore 11,37 in arrivo a Trieste ed il diretto 604 in senso inverso è stato fatto partire da Trieste alle 17,55 invece che alle 17,35.

Transito di Postumia. — Il diretto 704 è stato ritardato in partenza da Trieste per Postumia e Vienna dalle ore 7,10 alle ore 7,30, venendo poi accelerato nel successivo percorso.

Tanto questo diretto quanto il diretto 703, in senso inverso, trovano col nuovo orario a Prager-sko coincidenze coi nuovi treni diurni da e per Budapest, cosicchè essi stabiliscono comunicazioni dirette diurne non soltanto fra Trieste e Vienna, ma anche fra Trieste e Budapest.

I diretti 706 e 707 fra Trieste e Postumia sono stati spostati e messi in coincidenza a Trieste rispettivamente coi treni 612 e 615, stabilendo così nuove comunicazioni dirette continue fino a Belgrado da una parte e fino a Parigi dall'altra.

A tale scopo il treno 706 è stato ritardato dalle ore 11,30 fino alle 14,45 invertendolo fra Trieste e Postumia, con l'accelerato 1726 (nuovo 1716) ed il treno 707 è stato anticipato in arrivo a Trieste dalle ore 16,42 alle 15,15, invertendolo col 631.

Transito di Fiume. — Sono state accelerate di parecchie ore le comunicazioni tra Fiume e Budapest coi treni 631 e 1726.

Il treno 4383 (nuovo 1721) Fiume-Trieste è stato messo in coincidenza a Fiume col treno 312, in provenienza da Zagabria.

Transito del Brennero. — Dal 15 maggio al 31 ottobre è stata attivata una nuova coppia di treni diretti fra Milano-Bolzano e Brennero e ciò allo scopo di stabilire ad Innsbruck buone coincidenze coi treni da e per Parigi Calais, via Buchs-Basilea.

Transito di San Candido. — È stata istituita, dal 1° luglio al 15 settembre, una nuova coppia di treni diretti fra San Candido e Fortezza da e per Vienna, in coincidenza a Fortezza coi diretti temporanei Bolzano-Brennero sopra indicati.

6. Servizi con carrozze della Compagnia Wagons-Lits. — Nell'esercizio 1926-27 si è dato un maggiore sviluppo ai servizi di carrozze speciali affidati alla Compagnia Wagons-Lits.

Nel precedente esercizio venivano infatti effettuati 17 servizi con complessive 50 carrozze a letti su 36 treni, mentre nell'inverno 1926-27 furono aumentati a 20 con 58 carrozze su 41 treni.

Nel seguente specchio si elencano in dettaglio i servizi di carrozze a letti effettuati dalla Compagnia, mettendo a raffronto i due esercizi.

SERVIZI EFFETTUATI	ESERCIZIO 1926-27		Esercizio 1925-26	
	Carrozze in ogni servizio	Treni	Carrozze in ogni servizio	Treni
Genova-Trieste	1	178-189-44/49	1	178-189-44/49
		184-163		184-161
Genova-Roma	1	5/6	1	5/14
Genova-Roma	1	15/14	1	15/14
Torino-Roma	3	15/14	2	15/14
Torino-Firenze	1	15-1833/1843-4	—	—
Milano-Firenze	1	39/32	1	39/32
Milano-Sarzana-Roma	5	17/16	5	17/16
Milano-Pistoia-Roma	1	37-43/40-36	1	37-43/40-36
Milano-Genova-Roma	1	179-9/14-164	—	—
Milano-Brindisi	1	27-157/156-36	1	27-157/158-38
Venezia-Pistoia-Roma	2	43/40	2	43/40
Trieste-Pistoia-Roma	2	43/40	2	43/40
Trieste-Siena	—	—	1	49-3674-2382/2388
				1843-46
Trieste-Firenze	1	49/44	—	—
Roma-Brindisi Marittima	1	91-91A-91B/92B	1	91/92
		92A-92		
Roma-Siracusa	2	95/94	2	95/94
Roma-Palermo	1	95-905/904-94	1	95-905/904-94
Roma-Reggio Calabria	1	95-95A/94A-94	1	95/94
Roma-Catania	1	81/82	1	81/82
Roma-Napoli	1	83/98	1	83/98
Palermo-Messina-Siracusa	1	2936-2941/2948	—	—
		2931		
Totali	58		50	

I treni 14 e 15 fra Roma e Torino; 16 e 17 fra Roma e Milano; 40 e 43 fra Roma e Trieste; 94 e 95 fra Roma e Siracusa sono effettuati esclusivamente con carrozze della Compagnia Wagons-Lits.

Vennero mantenuti i treni fra Milano e Nizza composti esclusivamente di carrozze salone, tipo Pullmann, ed in via di esperimento furono attivati, durante la estate, servizi diurni di carrozze salone sui percorsi Milano-Venezia, Milano-Livorno e Milano-Montecatini.

Il miglioramento dei servizi portò un sensibile aumento nella frequentazione delle carrozze a letti dei treni ordinari, come rilevasi dallo specchio riportato qui appresso :

	1 ^a Classe	2 ^a Classe	Totale
1926-27			
1 ^o semestre	85.592	63.582	149.174
2 ^o semestre	103.105	70.773	173.878
Totale	188.697	134.355	323.052
1925-26			
1 ^o semestre	90.501	30.887	121.388
2 ^o semestre	92.574	52.442	145.016
Totale	183.075	83.329	266.404

Ai dati di cui sopra sono da aggiungere i viaggiatori dei treni di lusso e delle carrozze salone che furono in complesso **59.704** nel 1926-27.

Durante l'esercizio si effettuarono **31** servizi giornalieri di carrozze ristorante su **66** treni.

7. Prenotazione posti. — Col 1^o gennaio 1926 venne istituito, in via di esperimento, il servizio di prenotazione posti di 1^a e 2^a classe in alcuni treni ordinari e per determinate carrozze.

Il servizio stesso, disimpegnato all'inizio esclusivamente dalla biglietteria delle stazioni, venne esteso, dal 20 giugno 1926, anche alle agenzie di viaggi, fermo restando alle stazioni l'assegnazione dei posti e l'emissione dei cartellini definitivi di prenotazione.

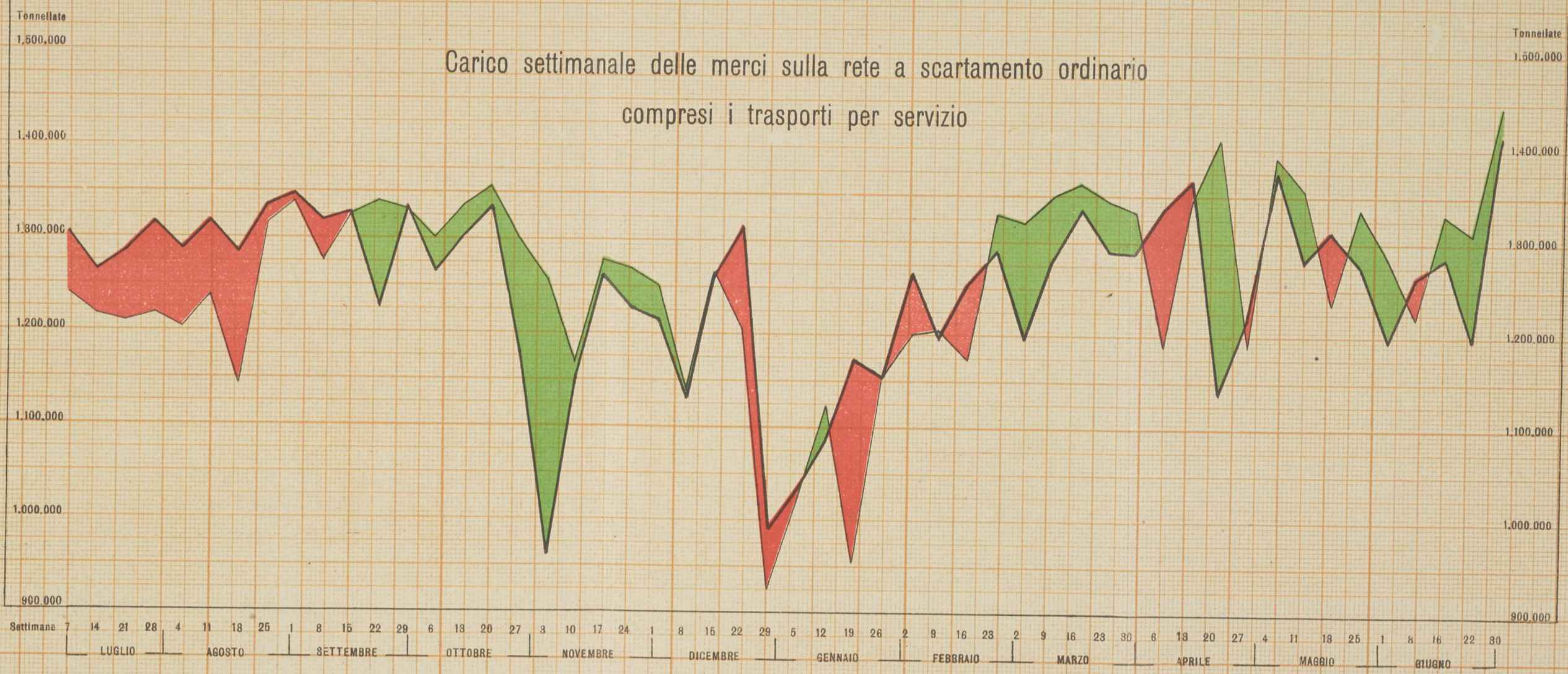
Le stazioni che iniziarono questo nuovo servizio furono 12 e le carrozze di 1^a e 2^a classe o miste di 1^a e 2^a ammesse alla prenotazione furono 55; con successive e graduali estensioni, visto il favore incontrato nel pubblico, il numero delle biglietterie ammesse alla prenotazione è salito a 20 e quello delle carrozze a 170.

La tassa di prenotazione è fissata in lire 5 per ogni posto di 1^a classe ed in lire 3 per ogni posto di 2^a.

I posti prenotati nell'anno finanziario 1926-27 ammontano a **31.835** per la 1^a classe ed a **50.803** per la 2^a, con un introito complessivo di lire **311.584** che, aggiunto all'introito di lire 108.406 del 1^o semestre 1926, dà un totale generale di lire 419.990.

8. Sanzioni contro coloro che deteriorano od insudiciano le carrozze ferroviarie. — Dal 15 febbraio 1926 è entrato in vigore sulla rete dello Stato il R. decreto 22 novembre 1925, n. 2175, che commina sanzioni contro coloro che deteriorano ed insudiciano le carrozze ferroviarie.

Carico settimanale delle merci sulla rete a scartamento ordinario
compresi i trasporti per servizio



■ Eccedenza del carico rispetto al 1925-26
 ■ Deficienza del carico rispetto al 1925-26
 Esercizio 1926-27
 Esercizio 1925-26

In applicazione del detto provvedimento sono state fatte, durante l'esercizio 1926-27, dagli agenti ferroviari, **20.021** contestazioni di cui 19.843 si estinsero immediatamente mediante l'oblazione del minimo stabilito per l'ammenda, 178 diedero luogo a contravvenzioni.

Le oblazioni produssero un introito di lire **333.470**, a cui sono da aggiungere lire **23.861,10** per risarcimento di danni.

Per gli stessi titoli era stato introitato dal 15 febbraio al 30 giugno 1926 in complesso, lire 138.375,90.

Si ha quindi al 30 giugno 1927 un totale complessivo di lire **495.707** esatte in applicazione del R. decreto su indicato.

SERVIZIO MERCI.

9. **Entità del traffico merci.** — Durante l'esercizio 1926-27 si caricarono sulla rete dello Stato a scartamento normale:

per conto del pubblico.....	tonn. merci	58.199.433
id. dell'Amministrazione.....	»	6.782.578
In totale.....	tonn. merci	64.982.011

Si caricarono inoltre **133.692** carri di bestiame vivo.

Nel precedente esercizio 1925-26 si caricarono invece:

per conto del pubblico.....	tonn. merci	58.606.195
id. dell'Amministrazione.....	»	6.668.810
e cioè in complesso.....	tonn. merci	65.275.005

oltre 145.000 carri di bestiame vivo.

Nel 1926-27 si ebbero, quindi, rispetto al 1925-26, nel carico delle merci, le seguenti variazioni espresse in percentuali:

nel peso delle merci del pubblico.....	—	0,69 %
id. id. id. di servizio.....	+	1,70 %
id. id. id. complessivo.....	—	0,45 %
id. quantitativo di carri caricati di bestiame.....	—	7,60 %

Analizzando il tonnello delle merci accettate per trasporto nei singoli mesi, si rileva (vedi grafico allegato), in confronto ai corrispondenti mesi dell'esercizio 1925-26 un aumento nel bimestre luglio-agosto (6,30 e 4,55% rispettiva-

mente), a cui fa seguito un periodo di diminuzione leggera in settembre ($-0,89\%$) più accentuata in ottobre ($-9,29\%$) e leggerissima in novembre ($-0,57\%$). Nei mesi di dicembre e gennaio si nota nuovamente un sensibile aumento di traffico (2,84 e 4,64 % rispettivamente); in febbraio abbiamo ancora un leggero aumento (0,16 %), quindi un secondo periodo di diminuzione che ha toccato i seguenti valori percentuali: $-4,43$ in marzo, $-0,43$ in aprile, $-3,60$ in maggio, $-2,32$ in giugno.

Nel seguente prospetto sono messi a raffronto, per i due esercizi 1926-27 e 1925-26 le tonnellate di merci caricate per il pubblico ed i carri impiegati.

	Tonnellate caricate		Differenza %	Carri caricati		Differenza %	Carico medio per asse carro in tonn.		Differenza %
	1926-27	1925-26		1926-27	1925-26		1926-27	1925-26	
Carri completi	53.296.124	53.746.521	- 0,86	4.116.142	4.173.145	- 1,36	8,38	6,35	+ 0,47
• misti . . .	4.913.309	4.859.674	+ 1,10	1.912.545	1.853.311	+ 3,20	1,66	1,65	+ 1,82
TOTALI...	58.199.433	58.606.195	- 0,70	6.028.687	6.026.456	+ 0,04	5,16	5,13	+ 0,58

Il percorso complessivo dei carri adibiti al traffico del pubblico e le tonnellate-km. di merci trasportate risultano dal seguente specchio:

	Percorrenza dei carri carichi in assi-Km.		Differenza %	Tonn.-Km. di merci trasportate		Differenza %
	1926-27	1925-26		1926-27	1925-26	
Carri completi	1.789.429.547	1.831.999.544	- 2,82	11.385.243.843	11.643.024.319	- 2,47
• misti	614.133.628	536.467.835	+ 14,48	1.031.037.290	888.539.074	+ 16,04
TOTALI...	2.394.563.173	2.368.467.379	+ 1,10	12.396.281.043	12.531.563.393	- 1,16

Si rileva dai dati sopra riportati che nelle tonn.-km. di merce trasportata vi fu, nell'esercizio 1926-27, una diminuzione dell'1,16 % rispetto all'esercizio precedente, mentre la diminuzione nel tonnellaggio della merce caricata è stata solo del 0,70 %.

Il prodotto del traffico merci fu di 3.121 milioni, mentre nell'esercizio precedente era stato di 3.150 milioni. Si ebbe pertanto una diminuzione di 38 milioni, pari all'1,20 %.

La percorrenza dei treni merci, nell'esercizio 1926-27, fu di 65 milioni di treni-km. di fronte a 61 milioni dell'anno precedente.

L'aumento verificatosi nella percorrenza dei treni merci è dovuto all'incremento dei trasporti in servizio, specialmente per l'approvvigionamento del carbone, il quale poi, a causa dello sciopero inglese, ha dovuto effettuare un percorso molto maggiore del normale, provenendo dai transiti terrestri orientali invece che da Genova e dagli altri porti.

La percorrenza dei carri nell'esercizio 1926-27 fu di **3.482** milioni di assi-km. di fronte a 3.248 dell'anno precedente.

Il quantitativo medio di assi-carro per treno merci fu di **51,20** nel 1926-27 di fronte a 50,93 dell'anno precedente.

Il prodotto medio delle merci risultò come è indicato qui appresso :

	1926-27	1925-26
per treno-km. merci.....	lire 45,43	48,44
per asse-km. di carro carico	» 1,21	1,28
id. di carri carichi e vuoti.....	» 0,89	0,97

10. **Ripartizione del carico merci.** — Nei riguardi delle origini e delle destinazioni dei trasporti, il quantitativo dei carri carichi con merci e bestiame, va ripartito nel modo seguente :

PROVENIENZA DEI CARRI.

	1926-27	1925-26	Differenza
Carri caricati nelle stazioni interne della rete . . .	4.823.310	4.809.739	+ 13.571
» » ai porti	957.686	1.027.690	- 70.004
» entrati dalle ferrovie confinanti italiane . . .	288.146	281.262	+ 6.884
» » dalle ferrovie confinanti estere	565.529	509.486	+ 56.043
Totali . . .	6.634.671	6.628.177	+ 6.494

DESTINAZIONE DEI CARRI.

	1926-27	1925-26	Differenze
Carri per le stazioni interne della rete	5.676.764	5.675.860	+ 904
» scaricati ai porti	372.781	363.534	+ 9.247
» usciti per le ferrovie confinanti italiane. . .	325.124	340.038	- 14.914
» » per le ferrovie estere	260.002	248.745	+ 11.257
Totali . . .	6.634.671	6.628.177	+ 6.494

Dai transiti terrestri di confine entrarono ed uscirono le seguenti quantità di merci :

E S E R C I Z I O	ENTRATE IN ITALIA (tonn.)		USCITE DALL'ITALIA (tonn.)	
1926-27	8.161.686	+ 11,86 %	2.882.572	+ 2,57 %
1925-26	7.296.082		2.810.409	

II. **Traffico ai porti.** — I dati riassuntivi del carico ai principali porti sono riportati nel seguente specchio; i dati di dettaglio si rilevano dagli allegati n. 32 e 33, nei quali sono riassunti i dati di carico, scarico e la rimanenza delle merci :

		Tonnellate	Percentuale di variazione
Totale delle merci spedite.	1926-27	14.144.683	— 7,01
	1925-26	15.210.882	
Carbone (compreso quello per l'Amministrazione).	1926-27	6.769.996	— 15,19
	1925-26	7.982.911	
Cereali per l'interno e per l'estero.	1926-27	2.100.038	+ 32,54
	1925-26	1.584.491	
Cotoni per l'interno e per l'estero.	1926-27	283.064	— 3,70
	1925-26	293.927	
Fosfati, e concimi chimici	1926-27	772.053	+ 4,01
	1925-26	742.279	

Il traffico complessivo delle merci ai porti risulta diminuito, rispetto al traffico del 1925-26, del 7,01 %.

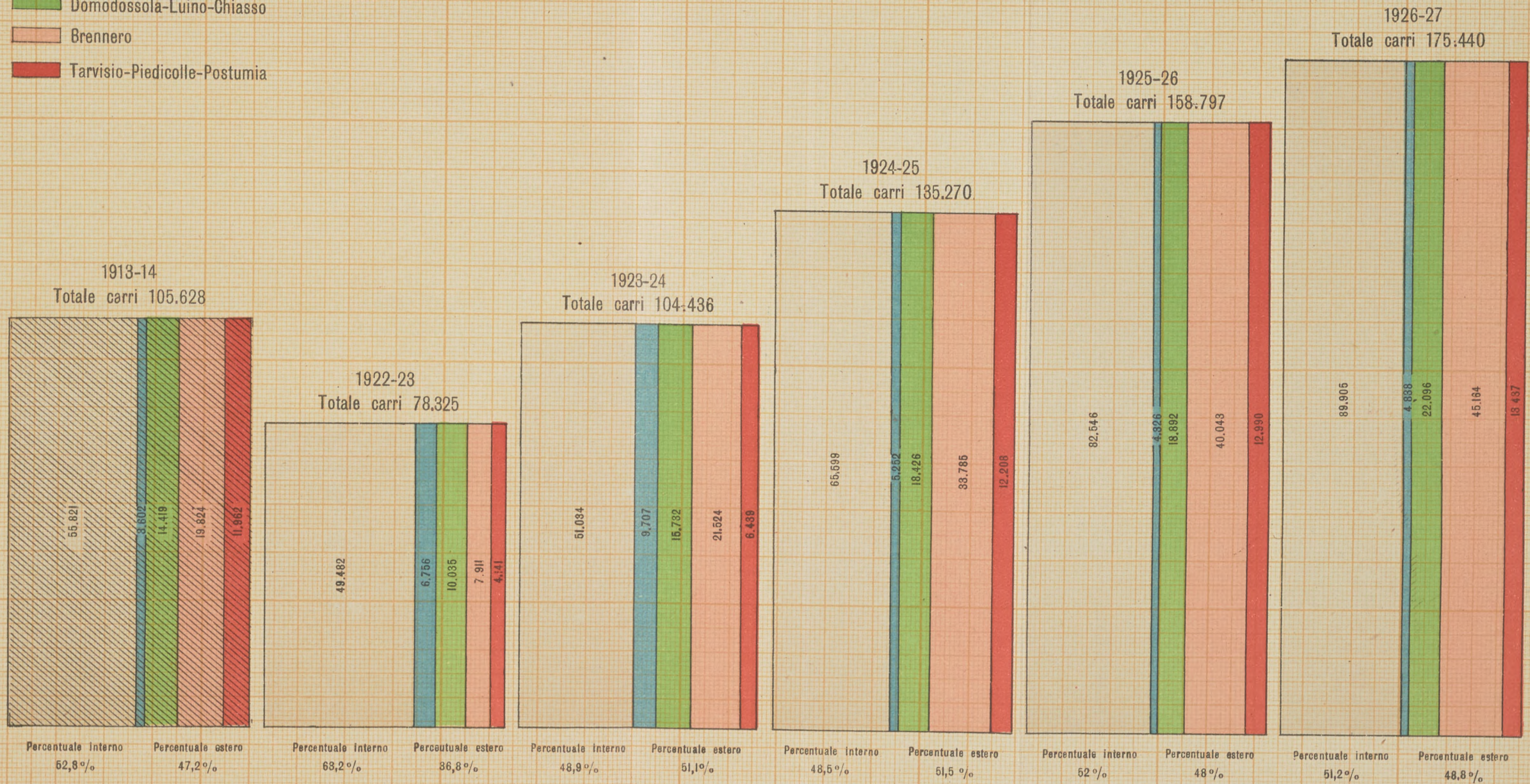
Tale diminuzione è dovuta specialmente a minori arrivi di carbone.

A Genova, in particolare, si caricarono **4.993.276** tonnellate di merci, delle quali **4.725.467** dei privati e **267.809** dell'Amministrazione ferroviaria, con una diminuzione rispettivamente del 15,33 e del 26,23 %.

A Venezia, compreso lo scalo di Marghera, si verificò un aumento dell'1,99 %; così pure si ebbe un aumento a Trieste del 0,93 %; a Fiume del 2,95 %; a Napoli del 4,54 %; viceversa a Savona (funivie comprese) ed a Livorno vi fu una diminuzione rispettivamente del 16,60 e del 9,01 %.

Raffronto del movimento delle derrate a carro completo nell'interno e per l'estero negli esercizi finanziari 1913-14 e 1922-23; 1923-24; 1924-25; 1925-26; 1926-27

- Interno
- Ventimiglia-Modane
- Domodossola-Luino-Chiasso
- Brennero
- Tarvisio-Piedicolle-Postumia



12. **Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico.** — Anche nell'esercizio 1926-27 si è fatta la statistica delle principali merci trasportate e nell'allegato n. 31 si forniscono per 110 voci i dati delle tonnellate caricate e degli introiti relativi, confrontati con quelli corrispondenti dell'esercizio precedente.

Qui appresso s'indicano le categorie di merci che hanno dato i più forti introiti.

	Introito in milioni di lire	
	1926-27	1925-26
Combustibili	268	242
Materiali da costruzione	252	217
Leguami	207	201
Metalli e macchine	197	193
Cereali e farine.	147	179
Vino e prodotti agricoli diversi.	224	202
Oli, petroli, ecc..	79	83
Bestiame vivo e carni macellate.	70	72

Nei paragrafi seguenti si danno notizie particolareggiate di alcuni determinati trasporti che l'Amministrazione tiene in speciale evidenza.

13. **Trasporti derrate.** — Il movimento dei carri completi con derrate, che era stato nell'esercizio 1925-26 di 158.797 carri, nell'esercizio 1926-27 salì a **175.440**, con una differenza in più di 16.643 carri, distribuiti come segue:

TRANSITI	Esercizio 1926-27	Esercizio 1925-26	Differenza
Ventimiglia	1.601	1.060	+ 541
Modane	3.237	3.266	— 29
Domodossola	2.522	2.264	+ 258
Luino	964	624	+ 340
Chiasso	18.610	16.004	+ 2.606
Brennero	45.154	40.043	+ 5.111
S. Candido	10	—	+ 10
Tarvisio	10.711	10.061	+ 650
Piedicolle	38	84	— 46
Postumia	2.688	2.845	— 157
Estero	85.535	76.251	+ 9.284
Interno	89.905	82.546	+ 7.359
Totale	175.440	158.797	+ 16.643

I trasporti per l'estero furono costituiti in maggior parte di agrumi, patate, ortaglie, frutta.

Si ebbe una maggiore esportazione di 9.284 carri e un movimento in più per l'interno di 7.359 carri.

Con l'orario in vigore dal 15 maggio del c.a. le tradotte derrate dirette ai vari transiti di confine sono state accelerate sul percorso italiano e precisamente di 2 ore da Napoli a Chiasso, di 9 ore e 25 minuti da Napoli a Brennero, di 15 ore da Napoli a Tarvisio, di 14 ore da Bari a Tarvisio e di 8 ore da Napoli a Postumia.

14. Trasporti vinicoli. — L'allegato n. 34 indica il quantitativo di carri impiegati per i trasporti inerenti alla campagna vinicola (settembre-novembre 1926) durante la quale si caricarono **39.566** carri di uva, mosto e vino e **12.659** di recipienti vuoti, in confronto a carri 47.296 e 17.017 caricati nel 1925.

Si ebbe quindi un minor traffico del 16,34 per cento nel trasporto dei prodotti vinicoli e del 25,61 per cento nel trasporto dei recipienti vuoti, diminuzione dovuta, in parte allo scarso raccolto dell'uva e conseguente alto prezzo della merce che limitò le contrattazioni commerciali, in parte alla concorrenza sempre più intensa dei mezzi meccanici di trasporto per via ordinaria.

15. Trasporti di agrumi. — Nel 1926-27 si caricarono in Sicilia **33.460** carri di agrumi, dei quali **7.199** per destinazioni italiane del continente, **12.700** per l'estero e **13.561** per l'interno dell'isola, in confronto a 31.802; 7.017; 10.093 e 14.692 caricati nel 1925-26 (allegato n. 35).

In Calabria si caricarono **5.153** carri di agrumi nel 1926-27 di cui **1.000** per l'estero, contro 4.212 e 515 caricati nell'esercizio precedente.

16. Trasporti di fiori. — Nel traffico dei fiori freschi recisi dalla Riviera Ligure si riscontra un aumento in confronto dell'esercizio precedente.

Complessivamente vennero spediti kg. **7.782.564** con un aumento di kg. 913.232 rispetto all'esercizio 1925-26.

Per l'interno vennero spediti kg. **4.559.520** e per l'estero kg. **3.223.044** con un aumento di kg. 809.068 per l'interno e di kg. 104.164 per l'estero.

I trasporti per l'estero vennero istradati nella quantità di kg. **200.456** per Ventimiglia, kg. **188** per il transito di Modane; kg. **2.403.326** per Chiasso; kg. **263.762** per Brennero; kg. **354.959** per Tarvisio; kg. **353** per Postumia.

In confronto dell'esercizio precedente nei trasporti in oggetto si nota un aumento di kg. 627.879 e kg. 39.705 rispettivamente per quelli istradati per Chiasso

e per Tarvisio, ed una diminuzione di kg. 327, kg. 65.917, kg. 27.729, kg. 489.467 per quelli istradati rispettivamente per i transiti di Modane, Brennero, Postumia e Ventimiglia.

17. **Trasporti di bestiame vivo.** — Pel trasporto del bestiame vivo s'impiegarono complessivamente **133.692** carri, in confronto a 145.000 caricati nel 1925-26. Si verificò, quindi, una diminuzione del 7,80 %.

Il sistema di disinfezione dei carri è stato, durante l'esercizio 1926-27, radicalmente riformato e nuove disposizioni sono state stabilite d'accordo con la Direzione Generale della Sanità Pubblica per migliorare tale ramo di servizio, specie nell'interesse della conservazione del patrimonio zootecnico nazionale.

Durante il predetto esercizio furono disinfettati **149.973** carri, dei quali **136.983** a mezzo di apposite imprese, cui è stata affidata la lavatura nei principali centri.

18. **Carri disponibili per il traffico.** — La quantità dei carri a scartamento normale utili al traffico (compresi i carri provenienti dalla guerra e quelli di altre ferrovie italiane ed estere circolanti sulle ferrovie dello Stato in servizio cumulativo) risultò di **129.873** contro 129.798 del 1925-26 (allegato n. 28).

Si ebbe, quindi, una disponibilità quasi identica a quella dell'anno precedente, essendo stata compensata la minore dotazione dei carri del traffico da una corrispondente minore quantità di carri fuori circolazione per guasti.

Per ogni 100 carri utili se ne caricarono giornalmente, in media per ogni giorno lavorativo **16,72**, in confronto a 16,63 caricati nel 1925-26.

19. **Carico medio per asse e portata carri.** — La portata media dei carri (compresi quelli provenienti dalla guerra) (allegato n. 28) fu di tonnellate **17,96**.

Per ogni asse di carro e per ogni singolo viaggio si trasportarono mediamente **5.311** tonnellate di merci (escluso il bestiame), in confronto a tonnellate 5.289 trasportate nel 1925-26 (allegato n. 27) con una differenza in più di 22 chilogrammi per asse.

20. **Ciclo medio del materiale da carico.** — Il ciclo medio dei carri impiegati pel trasporto delle merci sulla rete dello Stato risultò di giorni **5** ed ore **23**; nell'esercizio precedente fu di giorni 6 (allegato n. 28).

21. **Percorso medio per trasporto.** — Dall'allegato n. 27 rilevasi che il percorso medio del trasporto di merci fu di km. **190,35**, contro km. 184,15 dell'esercizio 1925-26.

22. **Carico medio per giorno lavorativo.** — La media dei carri caricati per ogni giorno lavorativo risultò di **21.715** e quella delle tonnellate di **212.707**, in confronto a carri 21.580 e tonnellate 212.622 caricati nel 1925-26.

Tali medie subirono, nei singoli mesi degli esercizi raffrontati, le seguenti variazioni :

MESE	Media giornaliera di carri caricati con merci e bestiame		Media giornaliera di tonn. di merci accettate per il trasporto	
	1926-27	1925-26	1926-27	1925-26
Luglio	21.863	20.692	215.813	203.023
Agosto	21.941	21.764	217.808	212.418
Settembre	22.423	22.194	220.672	218.366
Ottobre	22.734	22.516	215.698	220.170
Novembre	21.855	21.833	208.904	205.894
Dicembre	20.992	21.225	202.860	205.157
Gennaio	20.329	19.466	196.421	187.719
Febbraio	21.153	20.904	207.160	206.834
Marzo	21.722	22.328	213.561	223.458
Aprile	22.470	22.340	222.646	223.607
Maggio	21.604	22.183	215.177	223.205
Giugno	21.500	22.307	215.131	220.244
medie	21.715	21.580	212.707	212.622
percentuale di variazione	+ 0,62	—	+ 0,04	—

23. **Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata.** — Per ogni giorno lavorativo e per ogni chilometro di rete esercitata si caricarono mediamente le seguenti quantità di carri e di tonnellate merci :

	1926-27	1925-26	Variazioni del 1926-27 rispetto al 1925-26
Carri	1,378	1,370	+ 0,58 %
Tonnellate	13,494	13,494	—

24. **Estensione del servizio con treni merci rapidi a lungo percorso.** — Durante l'esercizio 1926-27 è stato accresciuto il numero dei treni merci rapidi, che già nell'esercizio precedente avevano dato buona prova, dimostrando tutta la convenienza economica della loro istituzione specie rispetto al consumo del combustibile.

Oramai le più importanti correnti del traffico sono servite da questi treni a velocità commerciale rilevante (30-35 km. l'ora) ed i principali centri hanno tra di loro convenienti comunicazioni di scambio, tanto che secondo l'orario 15 maggio 1927, ben 10.562 chilometri sono percorsi da treni merci rapidi.

L'impostazione dei nuovi treni rapidi ha mirato poi in questi ultimi tempi a conseguire un'altra importante economia di esercizio procurando di ridurre al minimo le manovre, mercè la composizione costante di questi convogli per il maggior percorso possibile ed eliminando le ordinarie ricomposizioni nelle grandi stazioni di smistamento. Molti di questi treni superano ora due o tre sedi di riordino senza subire modificazioni nella composizione e quindi senza essere sottoposti a manovra.

TARIFFE.

25. **Servizi interni per viaggiatori e bagagli.** — Il lavoro di riforma delle concessioni speciali già iniziato da tempo, portò all'attuazione di tre nuove concessioni: la X (emigranti) la XI (operai, braccianti e lavoratori agricoli in comitive) e la IV (indigenti, inviati ai luoghi di cura), le quali sostituiscono le vecchie concessioni X, XI, XII, XX, IV, V, XVI e XVII.

Nel complesso le modalità delle nuove concessioni poco si discostano da quelle prima esistenti; la differenza più importante riguarda la concessione speciale X (emigranti) per la quale, mentre prima era prevista la tariffa ridotta del 30%, viene accordata quella ridotta del 50%;

26. **Servizi di biglietti internazionali per viaggiatori e bagagli.** — Sono stati attivati, nel corso dell'esercizio 1926-27, nuovi servizi di biglietti diretti internazionali coi seguenti Paesi:

1. con l'Inghilterra (Londra), via Svizzera, Germania, Olanda (1° dicembre 1926).
2. con l'Inghilterra (Londra), le principali stazioni del centro e della Scozia, nonché porti dell'Irlanda, via Francia, Dunkerque, Tilbury (15 maggio 1927);
3. con la Danimarca, la Svezia e la Norvegia, via Svizzera, Austria, Jugoslavia, Germania e Cecoslovacchia (1° gennaio 1927);
4. fra la Francia (Riviera) da una parte e la Svizzera dall'altra, via Iselle-Chiasso-Ventimiglia (1° giugno 1927);
5. fra la Svizzera e l'Olanda in transito per linee italiane (15 luglio 1926);
6. fra la Svizzera e la Germania in transito su linee italiane (1° gennaio 1927);
7. fra la Svizzera e le stazioni del Lago di Como, pel trasporto diretto dei bagagli (1° luglio 1926).

All'unione dei biglietti combinabili internazionali hanno aderito, nel corso dell'esercizio 1926-27, le ferrovie spagnole del nord, dell'Andalusia e del sud, da Madrid a Saragoza e Alicante e la ferrovia dell'ovest spagnolo da Madrid a Caceres e al Portogallo.

L'unione abbraccia pertanto le principali Amministrazioni ferroviarie dell'Europa, quali quelle del Belgio, dell'Olanda, della Francia (compresa la Tunisia e l'Algeria), della Svizzera, della Gran Bretagna, del territorio della Saar, dell'Italia, della Danimarca, della Cecoslovacchia, della Svezia, della Rumania e della Spagna.

Col 1° luglio 1926 venne esteso il trasporto dei colli espressi al servizio diretto con la Germania via Austria-Jugoslavia e via Svizzera.

Il servizio diretto con la Russia, di cui è cenno nella precedente relazione, non potè venir ancora attivato, ma si prevede lo possa essere unitamente al servizio diretto con la Cina ed il Giappone attraverso la Siberia nel corso del corrente anno.

Nella tariffa del treno Sempione-Oriente-Express, vennero incluse, col 15 maggio 1927, relazioni dirette con le principali stazioni ferroviarie dell'Asia Minore, della Palestina e della Siria. La distribuzione dei relativi biglietti, sospesa ora perchè non ancora definiti gli accordi per la traversata del Bosforo, si ritiene possa iniziarsi in breve.

27. Servizio merci interno e cumulativo italiano. — Le seguenti tariffe furono estese ad altre località trovantisi in eguali condizioni di quelle già ammesse a fruire delle tariffe stesse:

tariffa eccezionale n. 110 P. V. (acque minerali, naturali, nazionali): Como San Giovanni, Garessio, Roma;

tariffa eccezionale n. 118 P. V. (legname): Atena, San Marco Roggiano, Sapri;

tariffa eccezionale n. 119 P. V. (vetrerie): Montelupo Capraia;

tariffa eccezionale n. 136 P. V. (piriti e ceneri di pirite): Nera Montoro, Soresina;

tariffa eccezionale n. 137 P. V. (magnesite e giobertite in pezzi o macinata): Casino di Terra.

Furono ammessi a fruire della tariffa eccezionale n. 22 G. V. tutti i trasporti di latte fresco, anche sterilizzato, e latte condensato (escluso quello in barattoli) destinato al diretto consumo, mentre prima ne fruivano soltanto quelli effettuati in destinazione di città capoluogo di provincia.

Nella tariffa eccezionale n. 26 G. V. (fiori freschi, piantine vive e foglie ornamentali) la classe di prezzi n. 3 fu sostituita con quella n. 4, per agevolare lo sviluppo della nostra floricoltura.

La dicitura dell'art. 68 delle Condizioni (diritto di transito), fu modificata per renderne uniforme l'applicazione e per eliminare le controversie cui dava luogo il vecchio testo.

La sopratassa prevista dall'art. 2 dell'allegato n. 3 alle Condizioni e Tariffe (trasporti di liquidi in carri serbatoi di proprietà delle ferrovie dello Stato) fu estesa anche ai trasporti di petrolio, che prima ne erano esenti, per eliminare una ingiustificata disparità di trattamento.

Nell'allegato n. 6 vennero stabilite nuove norme per il servizio nel Porto-Canale di Fiumicino; furono modificate le disposizioni relative all'effettuazione delle operazioni di carico e scarico negli scali delle stazioni marittime di Genova e di Livorno e venne incluso il nuovo scalo di Monteleone-Porto Santa Venere Marittima.

Nell'elenco delle merci fruenti dell'aumento del 300 %, in luogo di quello del 400 %, fu inclusa la voce « Scorie derivanti dalla combustione del carbone fossile », per promuovere l'utilizzazione di tale materiale, che andava in gran parte disperso.

Per disciplinare la concessione del ribasso del 50 % sui prezzi delle tariffe delle ferrovie dello Stato, accordato con il R. decreto-legge 10 marzo 1926, n. 386, a favore delle spedizioni di materiali occorrenti per le case da cedere in proprietà, costruite da Comuni o da Istituti autonomi od Enti morali per case popolari, di cui al n. 3 dell'art. 7 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, è stato compilato apposito regolamento, approvato con decreto, n. 525, del 26 agosto 1926 del Ministro delle comunicazioni.

Con tale regolamento si è fatto obbligo agli Enti costruttori di rilasciare, per ciascun trasporto, una speciale dichiarazione portante anche il visto dell'Ufficio del Genio Civile incaricato della sorveglianza dei lavori e si è precisato quali sono i materiali da intendere ammessi a godere della riduzione, tenuto conto del carattere popolare delle costruzioni.

Con l'Decreto ministeriale, in data 8 novembre 1926, è stato approvato un provvedimento a favore dei trasporti di masserizie, caricate in furgoni, degli ufficiali e rispettive famiglie, effettuati nei casi previsti dai comma a) e b) del paragrafo 82 del « Regolamento per i trasporti militari sulle ferrovie del Regno », stabilendone la tassazione in base ai prezzi della tariffa ordinaria per il pubblico, con la riduzione del 25 %.

Nella nomenclatura e classificazione delle merci sono state introdotte varie aggiunte e modificazioni di cui si citano qui appresso le più importanti:

a) si è meglio adeguata al valore della merce la classificazione dell'amianto greggio in pezzi e in polvere e si è in pari tempo notevolmente attenuata la tariffa dell'amianto in filamenti in natura, e ciò con non lieve vantaggio delle industrie nazionali che impiegano l'amianto;

b) si è concesso al porfido impiegato per pavimentazioni stradali lo stesso trattamento delle pietre comuni, favorendo così non solo l'industria escavatrice di questo materiale, sviluppata in special modo nel Trentino, ma anche molti comuni delle provincie settentrionali e centrali del Regno, che lo impiegano per le loro strade;

c) si è unificata la classificazione del solfato di sodio in masse e di quello cristallizzato, eliminando una disparità di trattamento che non rispondeva ai valori delle merci e tornava di ingiusto vantaggio al solfato in masse, proveniente in massima parte dall'estero;

d) sempre allo scopo di meglio proporzionare il prezzo di trasporto al prezzo delle merci, si è, per contro, assegnata ai bisolfiti di sodio e di potassio cristallizzati o secchi una classificazione distinta e più elevata di quella stabilita per gli stessi sali in soluzione. Nel medesimo intento, si è differenziata la classificazione dei calci di legno da ebanisti, per armi da fuoco, da quelli dei calci di legno comune; e si sono inoltre differenziate, ai fini della tassazione, le zangole senza meccanismi da quelle con meccanismi, e i cartoni fini stampati o litografati dagli altri cartoni fini;

e) si è soppresso il prezzo per le spedizioni di coke vincolate al peso minimo di 15 tonnellate, nella considerazione che il prezzo stesso non poteva essere fruito, a danno dei produttori di coke nazionale, che dai trasporti importati dall'estero, con carri specializzati di grandi dimensioni;

f) allo scopo di impedire abusi, che si erano avuti a constatare, con una certa frequenza, si limitò l'applicazione dei prezzi fissati per i colori preparati per tingere in casa, ai colori in pacchetti del peso non superiore ai 200 grammi, per modo da escludere che dei prezzi stessi fruissero i colori impiegati industrialmente;

g) si sono aggiunte voci apposite per i metabisolfiti di potassio e di sodio, per le scorie derivanti dalla combustione del carbone fossile e per travi e i pali di ferro stirati col sistema Bates; e, al tempo stesso, per evitare ingiuste disparità di trattamento, si è assegnata ai pali tubolari di ferro e di ghisa la medesima classificazione dei predetti pali Bates, a cui i pali tubolari sono da paragonare, specie per ciò che concerne l'uso;

h) si sono esonerate dalle speciali condizioni di trasporto fissate per le merci ascritte alla categoria 2 dell'allegato n. 7 alle tariffe (merci pericolose e nocive) la biacca di zinco, il carbonato di zinco artificiale, il litopone, l'ossido di zinco e quello di antimonio.

28. Riduzioni nelle tariffe merci. — Nell'intento di portare anche il contributo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato nell'azione energicamente intrapresa dal Governo per la rivalutazione della lira, col R. decreto 14 maggio 1927, n. 790, furono attuati i provvedimenti di tariffa di cui appresso:

nella tariffa ordinaria n. 7 G. V. (giornali) il prezzo base per ogni chilogrammo e per qualsiasi distanza, venne ridotto da lire 0,06 a lire 0,05;

furono istituite le nuove tariffe:

tariffa ordinaria n. 36 P. V., la quale accorda la riduzione del 15 % a tutte le merci di produzione nazionale in esportazione via terra;

tariffa eccezionale n. 142 P. V., a favore dei trasporti della paglia destinata alla fabbricazione della carta e della cellulosa;

tariffa eccezionale n. 143 P. V., a favore dei trasporti di olii minerali greggi e di olio asfaltico, di produzione nazionale, diretti dalle miniere alle raffinerie ;

tariffa eccezionale n. 144 P. V., a favore dei trasporti di latte condensato e polvere di latte ; frutta, legumi freschi e ortaggi, in composta nell'aceto o nell'olio ; frutta cotte e conservate nel proprio sugo, anche con aggiunta di zucchero ; polpa di frutta e marmellata di frutta ;

furono ammessi a fruire della tariffa eccezionale n. 141 P.V., già valevole per la sabbia, la ghiaia ed i ciottoli, anche il pietrisco greggio e la pozzolana ;

furono sensibilmente ridotte la tassa per il deposito dei bagagli, la tassa di pesatura, nei casi in cui questa si effettua, per colli, e le tasse di sosta per il primo giorno di giacenza delle merci e dei veicoli.

L'aumento sui prezzi-base fu ridotto dal 400 al 300 % per i vini avariati o guasti e dal 400 al 350 % per le seguenti merci : ambrogette di asfalto, ambrogette di cemento e di terra cotta, semplici, bauxite in pezzi, spedita sotto il regime della tariffa eccezionale n. 139 P. V.; bestiame bovino, suino ed ovino ; birra ; dolomite ; formelle di residui di conceria o di distilleria, di vinaccioli spremuti ed altre, per combustibile ; fosforiti ; gesso per l'agricoltura ; gusci di mandorle, di noci e di pinoli per combustibile ; immondizie (spazzature di case e di città) ; latta in ritagli e rottami destinati alle fonderie o alle officine per essere distagnati ; legno comune da costruzione e da opera, in partenza da stazioni poste sulla linea di demarcazione o al sud di essa e da stazioni della Sardegna, per le spedizioni percorrenti almeno 600 chilometri ; assicelle di legno di qualunque essenza, preparate per cassette da imballaggio delle frutta e degli agrumi, in partenza e in destinazione di stazioni poste sulla linea di demarcazione o al sud di essa, ammesse alla serie D della tariffa eccezionale n. 118 P. V. ; letame e materie fecali ; leucite ; pasta meccanica umida per la fabbricazione della carta, in partenza da stazioni serventi fabbriche nazionali ; perfosfati o superfosfati d'ossa e minerali ; pine fruttifere e selvatiche, vuote, e scaglie di pine, per combustibile ; sansa esausta o no d'olio ; scorie Thomas ; segatura di legno per combustibile ; tegole marsigliesi, cremonesi e simili, tufi di grano turco, per combustibile.

Infine furono concessi prezzi ridotti per i trasporti a carro della birra spedita in bottiglie.

29. Servizi cumulativi con le linee di navigazione con le isole. — In seguito a richiesta delle Società di navigazione interessate nel servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna e con l'approvazione della Direzione generale della Marina mercantile, sono stati aumentati due volte, e precisamente con decorrenza dal 1° febbraio e dal 5 maggio 1927, i noli marittimi applicabili ai trasporti effettuati in base al servizio anzidetto.

Sono state estese al ripetuto servizio, con effetto dal 16 giugno 1927, le facilitazioni di tariffa andate in vigore, con la stessa data, per il servizio interno delle ferrovie dello Stato, in dipendenza del R. decreto 14 maggio 1927, n. 790.

30. Concessioni speciali. — In materia di concessioni speciali per trasporti di merci, si è sempre cercato che alla riduzione di tariffa accordata facesse riscontro un incremento di trasporti già acquisiti alle ferrovie o l'acquisto di un nuovo traffico distratto o soggetto all'influenza di altre vie concorrenti.

In casi particolari si è favorita qualche importante industria nazionale, sia per l'aumento della produzione conseguente alla facilitazione, sia per il vantaggio dell'economia generale del paese.

Delle 33 concessioni speciali per trasporto di merci, esistenti al 30 giugno 1926, ne sono rimaste in vigore 30, perchè tre, scadute di validità, non sono state rinnovate.

Durante l'esercizio sono pervenute 84 nuove domande, delle quali sono state accolte 7 e cioè 3 per acquisire nuovi traffici alle ferrovie dello Stato e 4 per parità di trattamento.

In tal modo le concessioni di cui trattasi, al 30 giugno 1927, sono aumentate a 37.

31. Servizio merci internazionale. — Nelle tariffe del servizio merci internazionale, nell'esercizio 1926-27, sono state apportate le seguenti modificazioni :

servizio merci italo-svizzero via Gottardo e Sempione. — Sono stati attuati diversi supplementi alle tariffe dirette italo-svizzere via Gottardo e Sempione, per tener conto delle modificazioni che venivano man mano portate nel servizio interno italiano.

Inoltre le ferrovie dello Stato, agendo d'accordo con gli Enti del Porto di Genova e con le ferrovie Svizzere, hanno sin dall'agosto 1926 iniziato una serie di studi ed adottato i relativi provvedimenti allo scopo di assicurare al nostro porto il traffico del suo retroterra naturale e scongiurare i danni derivanti dall'aspra lotta di concorrenza dei porti esteri ;

servizio merci italo-svizzero via Sondrio-Tirano. — Col 16 ottobre 1926 è stata messa in vigore la nuova edizione della tariffa merci diretta italo-svizzera via Sondrio-Tirano. Il rifacimento della tariffa precistente è stato causato dalla adesione delle ferrovie Retiche che prima non partecipavano al servizio in parola ;

servizio merci italo-francese. — Durante l'esercizio 1926-27 nella tariffa merci diretta italo-francese attraverso i transiti di Ventimiglia, Modane, Iselle, Pino e Chiasso, sono state riportate a mezzo di supplementi tutte le modificazioni relative ai cambiamenti avvenuti nelle tariffe interne dei due paesi interessati ;

servizio merci italo-inglese. — Le pratiche iniziate da qualche anno per l'attivazione di una tariffa diretta derrate fra l'Italia e l'Inghilterra non hanno ancora avuto il successo desiderato. Per ovviare, almeno in parte, all'inconveniente derivante dalla mancanza di tale tariffa, si è riusciti a mettere in vigore, dal 1° giugno 1926, una tariffa diretta per derrate in partenza da alcune stazioni italiane e indirizzate ai porti belgi ed olandesi via Svizzera-Germania o Austria-Germania. Si ha ragione di ritenere che quanto prima le ferrovie inglesi interessate al traffico con i porti suddetti, daranno la loro adesione alla tariffa permettendone così il completamento fino a Londra e forse anche per altre stazioni inglesi ;

servizio messaggerie col treno di lusso Simplon-Orient-Express. — In aggiunta agli altri servizi di messaggerie già in vigore col treno suddetto, dal 1° settembre 1926 si è attivato uno speciale servizio per merci di valore ;

servizio merci italo-belga. — Col 1° dicembre 1926 è andata in vigore una nuova edizione della tariffa diretta per il trasporto di alcune merci a carro completo fra l'Italia e il Belgio in transito per la Francia e per la Svizzera e la Francia, in sostituzione dell'edizione 16 dicembre 1925.

La nuova edizione tiene conto delle numerose e sostanziali variazioni e degli aumenti dei prezzi introdotti nel frattempo nelle tariffe interne delle ferrovie interessate ;

servizio merci italo-austriaco. — A datare dal 1° ottobre 1926 è entrata in vigore la tariffa merci diretta italo-austriaca provvisoriamente limitata ad alcune merci di maggior traffico e di particolare importanza per l'esportazione e l'importazione.

Essa è suddivisa in vari fascicoli che contengono un determinato numero di stazioni italiane ed austriache con prezzi fatti, tanto per il percorso italiano quanto per quello estero.

Oltre alle Parti I (Disposizioni regolamentari di tariffa), II-A (derrate italiane) e II-B (legname, cellulosa, carta da involti) già attuate con la data suddetta, entrerà in vigore, col 16 agosto 1927, la Parte II-C per numerose altre merci scelte, sulla base delle esigenze del traffico dei due paesi;

servizio merci italo-rumeno. — Col 1° agosto 1926 è stato attivato il servizio merci fra l'Italia e la Romania con lettera di vettura internazionale diretta e tassazione in base alle tariffe interne dei paesi interessati;

servizio merci italo-bulgaro. — Sono in corso trattative colle ferrovie jugoslave e bulgare per rendere possibile il servizio merci con lettera di vettura internazionale diretta e tassazione in base alle tariffe interne dei paesi interessati, fra l'Italia e la Bulgaria via Jugoslavia, servizio che oggi deve ancora effettuarsi con appoggio delle spedizioni ad un intermediario nella stazione jugoslava di Caribrod situata al confine jugoslavo-bulgaro;

servizio merci italo-jugoslavo. — Si stanno ultimando i lavori di compilazione della tariffa merci diretta fra l'Italia e la Jugoslavia. Detta tariffa entrerà in vigore probabilmente avanti la fine dell'anno 1927;

servizio merci italo-ungherese. — In una conferenza tenutasi a Roma nei giorni 6-10 dicembre 1926 sono stati presi accordi con le Amministrazioni ferroviarie estere per la compilazione di una tariffa merci diretta fra l'Italia e l'Ungheria. I lavori relativi non sono ancora stati iniziati;

servizio merci italo-cescoslovacco. — Sono in corso i lavori per la ultimazione della tariffa diretta italo-cescoslovacca limitata per ora alle merci di maggior traffico fra i due paesi comprese quelle menzionate nell'accordo ferroviario italo-cescoslovacco concluso a Roma il 15 novembre 1924;

servizio merci italo-scandinavo. — Col 16 settembre 1926 è stato messo in vigore il 1° supplemento alla tariffa merci diretta italo-scandinava.

Si spera che quanto prima anche la Danimarca parteciperà alla tariffa, la quale è attualmente limitata alla Svezia e alla Norvegia;

servizi merci adriatici. — a) tariffa merci austro-adriatica edizione 1° luglio 1925. In relazione alle esigenze del traffico ed alla concorrenza dei porti germanici del Mare del Nord e della Società di Navigazione sul Danubio, sono state apportate alla tariffa numerose modificazioni ed aggiunte.

Il traffico con l'Austria ha segnato una forte diminuzione (circa il 20 %) rispetto all'esercizio precedente, dovuta anche alla crisi economica austriaca, nonchè alla concorrenza;

b) tariffa merci cecoslovacco-adriatica, edizione 1° agosto 1925. A seguito degli accordi tariffari intervenuti nella conferenza tenutasi ad Amburgo nel settembre 1926, fra le ferrovie interessate al traffico cecoslovacco-adriatico e le ferrovie germaniche, sono stati attuati numerosi provvedimenti tariffari per i quali la Cecoslovacchia risultò, a partire dal 1° gennaio 1927, divisa in sfere d'influenza dei porti adriatici da una parte e dei porti germanici del Mare del Nord dall'altra.

L'effetto di questi accordi si è fatto notare, in modo soddisfacente, nel traffico adriatico, essendosi raggiunta una certa stabilità nei prezzi di trasporto ed una certa stazionarietà nel volume di traffico.

In conseguenza delle oscillazioni della valuta italiana, venne provveduto, con effetto dal 1° marzo 1927, alla conversione dei prezzi di tariffa da lire in corone cecoslovacche.

Attualmente si sta preparando una nuova edizione della tariffa, con numerose semplificazioni e modificazioni rispetto alle norme in vigore;

c) traffico merci polacco-adriatico. Il traffico fra i porti adriatici e la Polonia, che segna un continuo aumento, è regolato attualmente da apposite disposizioni, per le quali sul percorso italo-jugoslavo-austro-cescoslovacco, si applicano i prezzi della tariffa cecoslovacco-adriatica e sul percorso polacco i prezzi delle tariffe interne polacche, ridotti del 20 %.

Per i trasporti di carbone invece dall'Alta Slesia, Pola, Trieste, Fiume, sono stati attivati il 15 ottobre 1926, prezzi globali espressi in scellini austriaci.

Si sta provvedendo alla compilazione di apposita tariffa merci diretta;

d) tariffa merci Venezia M.-Austria, edizione 15 ottobre 1925. Sono stati messi in vigore alcuni provvedimenti tariffari, allo scopo di facilitare il transito per Venezia Marittima, di alcune merci provenienti dal mare e destinate al Tirolo ed oltre (Svizzera, Baviera).

Il traffico si è finora mantenuto in proporzioni assai modeste;

e) traffico merci ungaro-adriatico e jugoslavo-adriatico. Non essendosi potuti finire i lavori già da tempo iniziati e relativi alle due tariffe dirette ungaro e jugoslavo-adriatiche, per deficiente collaborazione delle ferrovie S. H. S., le spedizioni continuano ancora ad effettuarsi in servizio da ferrovia a ferrovia con riduzioni percentuali sulle tariffe interne delle singole Amministrazioni.

Mentre il traffico con l'Ungheria ha segnato un aumento di circa il 10 %, quello con la Jugoslavia è diminuito di circa il 25 % rispetto all'esercizio precedente.

La concorrenza di Susak, di Spalato e del Danubio, si è fatta quindi sempre più sensibile;

servizio italo-germanico. — Il 16 agosto 1926 è stata attivata la nuova tariffa merci diretta italo-germanica. Essa è venuta a colmare la lacuna causata dalla soppressione della preesistente tariffa del 1923 la quale non rispondeva più ai bisogni del commercio, sia perchè era limitata a poche merci, sia anche e principalmente a causa della instabilità delle valute.

La nuova tariffa è stata pubblicata in cinque volumi e comprende la quasi totalità delle merci indicate nelle tariffe interne delle ferrovie italiane dello Stato.

La predetta tariffa, però, a breve distanza di tempo, e cioè in data 16 maggio 1927, ha subito numerose modificazioni in dipendenza di corrispondenti modificazioni alle tariffe interne germaniche, tanto da richiedere la ripubblicazione, in apposito supplemento, di buona parte di essa.

SERVIZI CUMULATIVI E DI CORRISPONDENZA.

32. **Attuazione di servizi.** — È stato attivato il servizio cumulativo con la ferrovia Siena-Monte Antico e con i tronchi Cisternino Città-Locorotondo della ferrovia Francavilla Fontana-Locorotondo e Perugia S. Anna della ferrovia centrale Umbra, e quello di corrispondenza con le tramvie Parmensi, con la tramvia S. Severo-Torremaggiore, con le linee tramviarie Luino-Ghirla e Ponte Tresa-Ghirla e con le ferrovie Siracusa-Ragusa-Vizzini, Siliqua-Calasetta e diramazione Palmas Suergiu-Iglesias. È stato inoltre attivato il servizio diretto fra Benevento e Napoli con treni della ferrovia Benevento-Cancello.

33. **Stipulazione di convenzioni con altre ferrovie e tramvie italiane.** — Durante l'esercizio 1926-27 furono stipulate convenzioni:

a) *di servizio cumulativo:*

con la Società Italiana per Imprese Ferroviarie e Lavori Pubblici, esercente la ferrovia Siena-Monte Antico;

con la Società per la ferrovia Suzzara-Ferrara (1^a appendice alla convenzione 20 ottobre 1895);

con la Società Italiana per le Strade Ferrate Sovvenzionate, esercente la ferrovia Canello-Benevento (3^a, 4^a, 5^a appendice) per regolare l'uso e l'esercizio della stazione comune di Canello e il proseguimento dei treni viaggiatori della ferrovia Canello-Benevento sul tratto Canello-Napoli;

con la Società per la ferrovia di Vallesessera, esercente la ferrovia Grignasco-Coggiola (2^a appendice);

con la ferrovia Verona-Caprino-Garda (2^a appendice);

con la Società Elettro-Ferroviana Italiana, esercente la ferrovia Roma-Ostia (1^a appendice);

b) di servizio di corrispondenza:

con la ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife;

con la Società Tramvie e Industrie Elettriche di Capitanata, esercente la tramvia S. Severo-Torremaggiore;

con la Società della tramvia Monza-Trezzo-Bergamo (1^a appendice);

con la tramvia Lonigo-Cologna Veneta;

c) di scambio merci:

con la ferrovia del Renon (Bolzano-Klobenstein);

con la tramvia di Offida (2^a appendice);

con la ferrovia Castelraimondo-Camerino (1^a appendice).

Furono avviate o continuate le pratiche riguardanti le convenzioni:

a) di servizio cumulativo:

con il Consorzio delle Cooperative di Lavoro di Reggio Emilia per il servizio cumulativo con la ferrovia Reggio-Boretto;

con la ferrovia Mandela-Subiaco (2^a appendice);

con la ferrovia Monza-Molteno;

con la ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano (1^a appendice);

con la ferrovia Imola-Castel del Rio (3^a appendice);

con la ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza (4^a appendice);

con la ferrovia Verona-Caprino-Garda (3^a appendice);

con la Società ferrovie Complementari della Sardegna (passaggio carri sulle Complementari a mezzo di carrelli trasportatori);

con la Società ferrovie Meridionali Sarde;

con la ferrovia Rezzato-Vobarno;

con la ferrovia Grignasco-Coggiola (3^a appendice);

con la ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa;

con la Società Veneta e la Società Emiliana di ferrovie e tramvie (passaggio trasporti fra le linee delle due Società per mezzo della stazione di Modena);

con la Società ferrovie e tramvie Padane, con la Società Veneta e con la Società ferrovia Suzzara-Ferrara (passaggio trasporti fra le linee delle Società suddette per mezzo della stazione di Ferrara);

con la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, esercente la ferrovia centrale Umbra (3^a appendice);

con la Società Strada Ferrata di Biella (3^a appendice);

con la Società concessionaria della nuova ferrovia elettrica Borgo S. Donnino-Salsomaggiore;

con la Società Strada Ferrata di Biella per il servizio diretto dei treni viaggiatori fra Biella e Torino con materiale e personale della ferrovia Santhià-Biella;

con la Società ferrovie Complementari Sarde (servizio stazioni comuni, esercizio allacciamento e servizio cumulativo trasporti);

con la ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto;

con la Società di Navigazione e con la Società ferrovie Complementari Sarde per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna ;
 con la Società esercente la ferrovia della Valle Seriana ;
 con la Società esercente la ferrovia della Valle Brembana ;
 con la Società di Navigazione delle Isole Partenopee ;
 con la Società concessionaria della ferrovia S. Severo-S. Menaio Peschichi ;
 con la Società concessionaria della ferrovia Mantova-Peschiera ;
 con la Società concessionaria della ferrovia Bitonto-S. Spirito ;
 con la Società ferrovie dell'Alta Valtellina esercente la ferrovia Sondrio-Tirano ;
 con la Società ferrovie Nord Milano ;
 con la Società Veneta ;
 con la Società Italiana Strade ferrate del Mediterraneo, esercente le ferrovie Calabro-Lucane ;
 con la Società della ferrovia Suzzara-Ferrara per i trasporti di ghiaia da Mantova per oltre Ferrara con transito sulla secondaria;
 con la Società della ferrovia Padova-Piazzola e la Società Veneta (per le guidovie Venete) per il passaggio dei trasporti a carro fra le linee delle dette Società per mezzo della stazione di Padova;

b) di servizio di corrispondenza :

con la ferrovia Montepulciano stazione - città (3^a appendice) ;
 con la Società esercente la ferrovia Domodossola-Confini Svizzero ;
 con la tramvia Udine-S. Daniele ;
 con la Società Veneta, esercente le Guidovie Venete (2^a appendice) ;
 con la Società ferrovie Vicinali (servizio a mezzo delle stazioni di Zagarolo e Frosinone) ;
 con la Società ferrovia Marmifera di Carrara ;
 con la Società tramways della provincia di Alessandria (Linee Tortonesi) ;
 con la Società ferrovia Fossano-Mondovì ;
 con la Società di Navigazione delle Isole Eolie ;
 con la Società esercente la ferrovia delle Dolomiti ;
 con la Società esercente la ferrovia Lana Postal-Lana di Sopra ;
 con l'Amministrazione provinciale di Verona esercente le tramvie Caldiero-Tregnago e Verona-Grezzana (1^a appendice) ;
 con la Società tramvie Vicentine : (linea Vicenza-Tavernelle-Valdagno-Arzignano-Chiampò) (1^a appendice convenzione 1^o aprile 1913) ;
 con la Società concessionaria della ferrovia Spoleto-Norcia ;
 con la Società esercente la tramvia Bologna-Casalecchio-Bazzano-Vignola ;
 con la Società esercente la ferrovia Arezzo-Fossato ;
 con la Società di tramways Fiorentini ;
 con la Società esercente le tramvie elettriche Gallaratesi;

c) di scambio merci :

con la Società esercente la ferrovia di Chieti (1^a appendice);

34. Stazioni e tronchi comuni con le ferrovie estere. — Dopo ripetute conferenze con le ferrovie federali austriache, sono state definite le questioni attinenti all'uso e all'esercizio in comune della stazione di Tarvisio e al compenso da corrispondersi alle ferrovie suddette in conseguenza della istituzione delle gestioni di transito alla stazione di Arnoldstein.

Così pure era stata regolata la questione dell'esercizio del tratto fra Tarvisio e il confine, fatto dalle ferrovie federali, convenendo che queste ultime avrebbero

corrisposto alle ferrovie italiane la somma di lire oro 75.000 annue quale compartecipazione ai prodotti del tratto stesso. Ma non avendo la Direzione generale delle ferrovie federali approvato l'accordo, la questione rimane aperta in attesa di nuove trattative.

Sono state concordate con le ferrovie serbo-croato-slovene le norme relative allo scambio dei bagagli e delle merci ai transiti di Postumia Grotte, Piedicolle e Fusine Laghi, ma restano tuttora da sistemare le questioni relative all'uso e all'esercizio di detti transiti, nonchè quelle relative al servizio dei treni serbo-croato-sloveni sui tratti fra i transiti stessi e il confine, non essendo stato finora possibile una intesa nelle riunioni tenute coi rappresentanti delle ferrovie serbo-croato-slovene.

35. Servizi cumulativi internazionali. — In ordine al servizio cumulativo internazionale per il trasporto dei viaggiatori e bagagli e delle merci sono state tenute varie conferenze internazionali, di cui le più importanti sono le seguenti :

1. Conferenza di Hospelental per fissare un *modus vivendi* fra l'Unione internazionale delle ferrovie ed il Comitato internazionale dei trasporti per quanto si riferisce alle attribuzioni delle due predette organizzazioni.

2. Conferenza di Baden-Baden per disciplinare varie questioni relative al treno di lusso S. O. E.

3. Conferenza di Berna del Comitato internazionale dei trasporti per la redazione delle prescrizioni uniformi per il trasporto delle merci per ferrovia in relazione alla nuova convenzione internazionale.

4. Conferenza di Saarbrücken del Comitato internazionale dei trasporti per apportare delle modificazioni alla convenzione del 1° giugno 1924 concernente il passaggio delle merci da una ferrovia all'altra in servizio internazionale e la ripartizione degli indennizzi.

5. Conferenza tenuta a Ragusa dal Comitato internazionale dei trasporti per l'esame in seduta plenaria degli studi eseguiti da varie commissioni internazionali e per la risoluzione di alcune questioni di indole commerciale.

36. Servizi di controllo e contabilità. — Le contabilità regolanti i diversi servizi viaggiatori, bagagli, merci sia interni che cumulativi italiani ed internazionali, procedettero con la voluta regolarità in base alle norme pubblicate nel corso dell'esercizio.

Durante il 1926-27 si eseguirono nelle stazioni e nelle agenzie **5.166** verifiche contabili in confronto di 4.720 eseguite nel precedente esercizio.

Gli uffici controllo definirono, durante l'esercizio 1926-27, **89.540** reclami per eccedenze di tasse, riguardanti **203.928** trasporti merci. Altri **137.746** reclami furono trattati direttamente dalle stazioni.

L'ammontare complessivo dei rimborsi effettuati fu di lire **19.048.062** di fronte a lire 18.743.375 dell'esercizio precedente.

Gli uffici di controllo, in seguito a revisione delle tasse di trasporto applicate dalle stazioni, emisero pure **526.193** rilievi per minori esazioni, per un importo complessivo, dedotti gli abbuoni, di lire **24.447.082** in confronto a 486.650 rilievi per lire 23.111.836 dell'esercizio precedente. Furono anche emessi **37.235** rilievi a debito di Amministrazioni corrispondenti italiane ed estere per lire **1.351.742** in confronto di 49.811 e lire 2.959.436. Furono infine emessi **38.406** avvisi di eccedenze di tasse per lire **2.432.386** in confronto di 28.615 avvisi per lire 1.535.994 dell'esercizio precedente.

Circa la contabilità in servizio merci internazionale si rileva specialmente che da parte di varie ferrovie estere è stata più volte fatta proposta di trasformare l'attuale nostro sistema di liquidazione delle tasse afferenti trasporti merci a mezzo delle gestioni contabili di transito in quelle delle contabilità centrali con le quali la ripartizione delle aliquote fra i vari vettori avviene a cura di speciali uffici di liquidazione.

Per quanto il funzionamento della contabilità di transito sia stato ostacolato dalle frequenti oscillazioni dei cambi, pure, dato che tale sistema consente alle nostre ferrovie di liquidare sollecitamente i rapporti di debito e di credito con i vettori esteri a contatto e che s'innesta nell'ordinamento contabile delle gestioni merci della rete che dovrebbe altrimenti essere radicalmente modificato, è stato ritenuto opportuno opporsi recisamente a tali richieste tanto più che per la posizione geografica del nostro Paese, la nostra rete viene a trovarsi quasi sempre nella condizione di vettore iniziale o terminale di tutti i traffici internazionali, terrestri a differenza di quanto si verifica in generale per le altre ferrovie estere.

SERVIZI SPECIALI RIGUARDANTI IL TRASPORTO MERCI.

37. Servizi portuali e lacuali. — Per i servizi portuali e lacuali, durante l'esercizio 1926-27, sono state rinnovate e modificate alcune convenzioni per l'effettuazione di manovre e carico e scarico merci in diversi porti. Qui di seguito se ne dà conto particolareggiato.

Con Decreto ministeriale, n. 3006, del 9 giugno è stato approvato uno schema di contratto stipulato con la Società anonima Italiana Calate Magazzini - Esportazione - Inni barchi porto di Genova (Calatimbar) riguardante le operazioni di scarico delle merci in esportazione in arrivo per ferrovia al porto di Genova, servizio questo che attualmente si svolge nei magazzini situati nello scalo di Santa Limbania adibiti alle merci in esportazione, che verrà in seguito concentrato nei magazzini che il Consorzio ha progettato di costruire sul ponte Caracciolo.

Detto servizio era disimpegnato per le merci in arrivo ai ponti Doria e Parodi dalla Società anonima cooperativa fra i facchini e assistenti dei capannoni di Santa Limbania e per quelle in arrivo al ponte Colombo dalla Società anonima «La Genovese» in base ad apposite convenzioni.

Poichè il Consorzio autonomo del Porto di Genova, allo scopo di ottenere una più razionale distribuzione del traffico portuale e nell'intento specifico di concentrare in un solo luogo ed in una sola gestione il servizio portuale delle merci destinate all'imbarco, ha stabilito di promuovere la costruzione di nuovi ampi magazzini sui ponti Caracciolo, Assereto e loro adiacenze, costituendo un ente per tale gestione, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in vista dello scopo d'interesse generale cui tale nuovo ordinamento mira, ha aderito per parte sua, in temporanea eccezione all'art. 132 del regolamento 11 aprile 1926, n. 736, in applicazione alla legge istitutiva del Consorzio del Porto di Genova, dichiarando peraltro al Consorzio medesimo che ciò non potrà essere mai in suo confronto invocato in altri casi come precedente.

Per effetto degli accordi intervenuti, i contratti stipulati con la Società anonima cooperativa tra i facchini ed assistenti scalo di Santa Limbania e con la Società anonima cooperativa « La Genovese » cesseranno con l'assunzione da parte della Calatimbar del servizio di scarico delle merci destinate all'imbarco, come risulta dal contratto già approvato ed in corso di stipulazione col quale viene disciplinato il passaggio alla Calatimbar del servizio di scarico e custodia delle merci negli attuali magazzini di Santa Limbania e in quelli a ponte Caracciolo non appena entreranno in esercizio.

38. Servizio dei trasporti a domicilio. — Durante l'anno finanziario 1926-27 furono aperte all'esercizio **21** nuove agenzie, tre delle quali facenti capo a stazioni di ferrovie secondarie: se ne chiusero **15**.

Negli ultimi mesi del 1926 si è concesso a diverse agenzie, in occasione della rinnovazione dei rispettivi contratti, qualche aumento nei prezzi di tariffa per portarli ad una misura equa e rispondente all'entità della prestazione resa, mentre per contro, si è potuto ottenere nella rinnovazione di altri contratti, qualche riduzione nei prezzi medesimi.

Anche i canoni sono stati di massima riveduti alla scadenza dei contratti, tanto che, per **37** agenzie, essendosi accertato un miglioramento negli introiti rispetto ai precedenti esercizi, si è potuto far luogo ad un congruo aumento.

Si è iniziato e viene gradatamente attuato, nella rinnovazione dei contratti, il criterio di massima di togliere tutte le condizioni speciali inserite nei contratti in aggiunta ai prezzi di tariffa ed accordate in passato a molte imprese per il trasporto di determinate merci. L'importanza del provvedimento è manifesta perchè, mentre con esso si semplifica e si migliora il servizio nell'interesse del pubblico, si ottiene altresì di eliminare gli abusi che si verificano nella pratica applicazione di alcune di dette condizioni.

I reclami pervenuti per il servizio dei trasporti a domicilio, durante questo periodo, furono in numero insignificante e tutti riflettenti motivi di trascurabile importanza.

39. Binari di raccordo ed accessi speciali. — Nell'esercizio 1926-27, il quantitativo dei carri introdotti nei raccordi fu di **1.526.606**, i canoni ammontarono a lire **3.242.965** e le tasse di esercizio, diritto speciale e tradotta dettero lire **43.546.832**, in confronto, rispettivamente, di carri **1.478.715**, lire **1.424.782** e lire **42.687.604**, risultate nel precedente esercizio. Il maggior gettito dei canoni va ricercato nell'avvenuta applicazione delle nuove tariffe disposte in materia nel 1926, quello,

relativamente lieve, delle tasse di esercizio, all'intensificato controllo sulla misura di tali corrispettivi precedentemente in vigore.

Per le concessioni di accessi speciali e di carico e scarico in punti determinati delle stazioni, che ammontano complessivamente a **1.187**, durante lo stesso esercizio, si sono avute lire **732.161** per canoni di concessione e lire **2.816.854** per tasse di esercizio e diritto speciale

40. Concessioni per l'esercizio di caffè ristoratori e di rivendite, ecc. — In materia di contratti per caffè ristoratori, malgrado i rilevanti aumenti già conseguiti negli esercizi precedenti, è stato possibile di ottenere un ulteriore sensibile aumento di lire **780.000** circa.

In materia di contratti per concessioni di rivendite di generi di private, continuando nel lavoro di rivalutazione dei canoni, in base al reddito accertato delle concessioni medesime, si è raggiunto un aumento di circa lire **35.000** e per concessioni varie (rivendite bibite, fiori, uffici di cambia-valute, e compilazione documenti di trasporto) di circa lire **16.700**.

Si è continuato altresì nella revisione dei canoni per gli affitti a privati di locali ed aree nei fabbricati viaggiatori e nei piazzali interni delle stazioni, ottenendo così un aumento effettivo che può calcolarsi in circa lire **80.000**.

Sono, inoltre, in corso pratiche per la riscossione della somma di lire **219.899** per affitto di locali ed aree alla Amministrazione delle poste e dei telegrafi nelle stazioni della Rete.

L'esercizio delle bilance e apparecchi automatici distributori di oggetti vari ha prodotto un maggiore introito di circa lire **2.546,45** per percentuale spettante all'Amministrazione e quello degli apparecchi automatici distributori di biglietti di ingresso nelle stazioni, gestiti dalla ditta Grondona di Milano, lire **15.456,10**.

L'utile netto derivante dalle forme di pubblicità nelle stazioni, nei treni, sui carri merci e sui biglietti di viaggio, per appalti concessi ad Imprese, è stato di lire **2.554.494,08**.

Tale somma è stata devoluta, in applicazione del decreto-legge luogotenenziale 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 alla Società Anonima Servizi Accessori Ferroviari (S.A.F.) ha dato un utile netto di lire **716.250**, delle quali lire **50.000** devolute, come sopra, all'Opera di previdenza.

41. Noleggio cuscini. — Il servizio di noleggio dei cuscini, gestito dalla Cassa Nazionale dei Ferrovieri di Bologna, per percentuale spettante all'Amministrazione ha dato un maggiore introito di lire **3.521,10** rispetto all'esercizio pre-

cedente nel quale — come è noto — si verificò una sensibile diminuzione degli introiti in confronto all'esercizio 1924-25 per le modificate condizioni di appalto.

42. Servizio doganale. — Durante l'anno finanziario 1926-27 sono stati presi i provvedimenti di cui in appresso, sia per migliorare il servizio, sia anche per assecondare, nei limiti del possibile, le richieste del commercio.

È stata istituita una nostra agenzia doganale presso la stazione di Bologna smistamento per l'eseguimento di tutte le operazioni doganali di spettanza della ferrovia, afferenti a trasporti vincolati a quella R. Dogana, raccordata con detta stazione e che ha cominciato a funzionare col 1° agosto 1926.

Essendosi la R. Dogana di Roma, che era raccordata alla stazione di Roma Termini, trasferita dal 6 giugno 1927 nei nuovi locali costruiti presso lo scalo di Roma San Lorenzo, col quale trovasi raccordata, si è di conseguenza trasportata presso lo scalo medesimo la nostra agenzia doganale, già esistente alla stazione di Roma Termini. Presso questa stazione è però rimasta una sezione della Dogana centrale di Roma San Lorenzo per l'eseguimento delle operazioni doganali relative ai bagagli, alle merci viaggianti come bagaglio (colli espressi), alle merci a G. V. con acceleramento della resa ed ai valori vincolati a dogana.

Promossa dalla Direzione generale delle Dogane svizzere si è tenuta a Chiasso, dal 27 al 29 luglio 1926, una conferenza tra i rappresentanti delle dette Dogane, della nostra Amministrazione, delle ferrovie federali svizzere, dell'Amministrazione finanziaria italiana e degli spedizionieri di Chiasso per concretare le norme definitive circa la consegna ed il trattamento delle merci sdoganate a cura delle parti ai varchi ferroviari di confine italo-svizzeri (Chiasso, Luino e Domodossola) e l'applicazione in dette stazioni delle tasse di sosta e loro ripartizione colle ferrovie federali.

Tali norme hanno avuto effetto dal 1° ottobre 1926.

Per seguire lo stesso criterio avuto nelle riduzioni delle tariffe merci ed in accoglimento delle richieste avanzate da Camere di commercio e da enti interessati, dal 16 giugno 1927 sono state ridotte del 50 % le tasse di commissione e facchinaggio doganale per tutti i trasporti in transito per l'Italia scortati da bolletta di cauzione in esenzione di visita emessa dalla ferrovia.

I dati relativi alle passività incontrate in dipendenza del servizio doganale per lo stesso esercizio sono i seguenti:

Importo pagato in lire	Ammontare in lire dei recuperi fatti			Residuo passivo
	dalle parti e dalle Intendenze di finanza	dalle Ferrovie estere	dal personale	
472.668, 80	293.857, 55	30.497, 23	2.798, 63	145.524, 39

Rispetto al precedente esercizio vi è una rilevante diminuzione nella passività incontrata dalla nostra Amministrazione (lire 76.894,30) ciò che è da attribuirsi alle migliorate condizioni del servizio in genere e alla diminuzione dei furti.

43. Servizio assegni e anticipazioni spese. — Sui trasporti merci nell'esercizio 1926-27 furono gravate di assegno **614.025** spedizioni per l'ammontare di lire **275.599.829**, mentre nell'esercizio precedente gli assegni emessi furono 647.411 per complessive lire 271.925.521 con una differenza in meno di 33.386 trasporti ed una differenza in più nell'importo per lire 3.674.308.

Le spese anticipate ai mittenti delle spedizioni e le spese doganali gravate sui trasporti raggiunsero complessivamente lire **264.248.468** in confronto a quelle dell'esercizio precedente che ammontarono a lire 433.930.362 con una differenza in meno di lire 169.681.894 dipendente specialmente dalla rivalutazione della lira, dalla diminuzione dell'importazione e dal largo uso che fanno le parti della facoltà concessa ai transiti svizzeri di provvedere direttamente agli sdaziamenti.

ACCIDENTI NEL SERVIZIO E IRREGOLARITÀ NEI TRASPORTI

44. Accidenti nel servizio e loro conseguenze. — Gli accidenti nel servizio nell'anno finanziario 1926-27, hanno subito una sensibile diminuzione come si rileva dai seguenti dati.

I fuorviamenti di treni lungo la linea furono **131** e nelle stazioni **169** di fronte a 141 e 180 dell'esercizio 1925-26, e cioè si ebbe una diminuzione complessiva del **7 %**; gli investimenti ed urti furono **370** lungo la linea e **358** nelle stazioni di fronte a 540 e 346 dell'esercizio precedente e cioè con una diminuzione complessiva del **18 %**; qualora si tenesse conto soltanto degli accidenti lungo le linee, che sono i più importanti, la percentuale di diminuzione salirebbe al **32 %**.

Nelle cifre fin qui indicate non sono compresi gli urti dei treni contro i rotabili ordinari ai passaggi a livello, ma anche per questi, nell'esercizio 1926-27, si è avuta una diminuzione sensibile di fronte a quelli dell'esercizio precedente; infatti tali investimenti sono stati **70** ai passaggi a livello custoditi e **269** a quelli incustoditi, mentre nel 1925-26 furono 70 e 326, cioè sono diminuiti del **17,5 %**.

Come può rilevarsi dall'allegato n. 38 anche per tutti gli altri inconvenienti di esercizio, nell'anno finanziario 1926-27 si sono verificate diminuzioni sensibili, così gli sviamenti di locomotive e carri in manovra sono stati **236** di fronte a 271; gli urti in manovra **298** di fronte a 303; gli incendi nei treni e nelle stazioni **111** di fronte a 132; le cadute di persone dai treni **113** di fronte a 180.

45. **Indennizzi per danni alle persone.** — Le vertenze definite bonariamente per infortuni avvenuti nell'esercizio 1926-27 furono **101** per un importo di..... lire **259.116,00**

Inoltre vennero liquidate in via bonaria, transatte in corso di lite e definite in esecuzione di sentenze **247** vertenze relative ad infortuni avvenuti in esercizi precedenti per un importo di... » **3.651.799,33**

In complesso vertenze riguardanti casi di provata responsabilità della ferrovia **348** per..... » **3.910.915,33**
la maggior parte con l'intervento del Servizio movimento e traffico sopra un totale di oltre 3.000 pratiche, di cui circa la metà riguardanti casi di provata irresponsabilità dell'Amministrazione.

46. **Indennizzi relativi ad anomalità nei trasporti delle cose.** — I diversi indennizzi liquidati nel 1926-27 ed il loro confronto coi corrispondenti dati dell'esercizio 1925-26 risultano dal seguente prospetto:

OGGETTO DEI RECLAMI	Numero dei reclami liquidati		Spesa per indennizzi (tenuto conto dei recuperi)	
	Anno 1926-27	Variazioni rispetto al 1925-26	Anno 1926-27	Variazioni rispetto al 1925-26
Avarie	23.248	— 3.606	3.642.290,67	— 1.181.231,95
Furti	3.998	— 706	929.511,22	— 120.570,34
Mancanze	5.211	— 2.158	2.002.625,06	— 1.467.640,29
Ritardi	2.525	— 1.040	355.186,13	— 33.762,28
Diversi	8.581	+ 1.691	2.776.571,22	+ 442.996,99
TOTALI	43.563	— 5.819	9.706.184,30	— 2.360.207,87

I reclami presentati durante l'esercizio furono **104.959** cosicchè, tenendo conto dei 43.279 reclami rimasti da liquidare nell'esercizio precedente, si ebbero in tutto 148.238 reclami da definire.

Di questi furono liquidati, come risulta dal prospetto sopra riportato, **43.563**, furono abbandonati o respinti **69.923** e rimasero da definire **34.752**.

I furti denunciati nell'esercizio 1926-27 sono in diminuzione su quelli dell'esercizio precedente, diminuzione che, se non è molto sensibile rispetto al numero delle denunce, è però notevole per l'entità del danno. Difatti il numero delle denunce che nell'esercizio 1925-26 fu di 4.815 per un valore di lire 2.086.217, nell'ultimo esercizio è disceso a **4.575** per un valore di lire **1.155.797**.

Alla diminuzione dei furti ha notevolmente contribuito l'azione assidua e zelante della Milizia ferroviaria.

TRASPORTI SPECIALI.

47. **Trasporti militari.** — Nel periodo comprendente l'esercizio 1926-27 furono effettuati in misura alquanto superiore a quella del corrispondente periodo dell'esercizio precedente, trasporti ordinari e straordinari di ufficiali, sottufficiali, militari di truppa, reclute, congedandi, materiali vari al seguito delle truppe, artiglierie, munizioni, carri armati e autoveicoli.

Complessivamente furono trasportati **19.618** ufficiali e **333.956** uomini di truppa, per i quali s'impiegarono **858** carrozze miste, **295** di 2^a classe e **7.557** di terza; **335.000** uomini fra reclute e congedandi per i quali ultimi non furono adibite apposite carrozze; mentre per le reclute furono specializzate singole vetture dei treni ordinari, opportunamente rinforzati nella composizione in relazione ai bisogni. Furono inoltre trasportati **14.173** quadrupedi in **2.445** carri.

Per i trasporti delle munizioni, dei materiali vari, delle artiglierie, e dei carriaggi, occorsero **5.629** carri chiusi e **7.227** carri piatti; dei trasporti effettuati in carri chiusi i 3/4 circa sono costituiti da trasporti di munizioni.

Speciale menzione merita il trasporto delle reclute e dei congedandi, eseguito anche durante l'esercizio in esame con i treni ordinari opportunamente rinforzati — su alcune linee — nella composizione, sistema questo già adottato nei tre precedenti esercizi e che si è ormai dimostrato di pratica ed utile attuazione, in quanto ha il vantaggio, come è noto, sul sistema seguito in passato, di evitare l'effettuazione di treni appositi per una percorrenza di oltre 100.000 treni-chilometro e di abbreviare la durata dei trasporti.

Su quest'ultimo riguardo poi va notato che mentre nel primo anno in cui fu seguito tale sistema il trasporto delle reclute fu effettuato in 28 giorni e nei due esercizi successivi in 24 e 16 giorni, nell'esercizio ultimo decorso il trasporto di **200.000** reclute fu effettuato nella quasi totalità in soli **12** giorni, mentre un limitato numero di reclute di alcuni distretti venne trasportato nei 4 giorni successivi a detto periodo, per motivi estranei al servizio ferroviario.

L'utilizzazione dei treni ordinari per questi trasporti non ha dato luogo ad alcun inconveniente sia dal punto di vista tecnico militare che da quello ferroviario, nè alcun disturbo ebbe a risentirne il servizio dei viaggiatori, sebbene il quantitativo giornaliero delle reclute trasportate sia stato notevolmente superiore a quello dell'esercizio decorso, per il minor numero di giorni in cui la chiamata della classe venne effettuata.

Al numero delle 200.000 reclute trasportate va poi aggiunto un contingente di **5.500** reclute della R. aeronautica, trasportate il 5 e 6 maggio ; ciò che forma un contingente complessivo di **205.000** reclute, trasportate con treni ordinari in **16** giorni consecutivi e, nella massima parte, nei primi 12 giorni.

Il congedamento della classe 1905 ebbe luogo nei giorni dal 13 al 20 settembre inclusivi ed all'uopo furono utilizzati i soli treni viaggiatori ordinari opportunamente rinforzati in qualche caso : nonostante l'affluenza viaggiatori avutasi in quel periodo per la ricorrenza dell'Anno Franceseano, anche questo trasporto fu effettuato con tutta regolarità e con sollecitudine anche maggiore che non per il passato, essendosi impiegati solo **13** giorni pel trasporto di **130.000** congedandi, in confronto di 21 e 19 giorni impiegatisi nei due esercizi precedenti pel trasporto rispettivamente di 145.000 e di 100.000 congedandi delle classi 1904 e 1903.

Fra i mesi di luglio e settembre dell'esercizio decorso ebbero luogo i consueti campi di esercitazioni estive, per i quali si effettuarono regolarmente, su tutta la rete, i trasporti di andata e ritorno dei riparti che vi parteciparono.

Oltre di ciò ebbero luogo speciali manovre nella zona del Trasimeno per le quali si dovette provvedere al concentramento delle truppe, avvenuto solo in parte per ferrovia ed in un periodo abbastanza largo di tempo, nonchè ai trasporti di ritorno che meritano menzione, essendosi dovuto effettuarli in tempo brevissimo fra il 15 ed il 16 settembre.

CAPO VII.

SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI.

APPROVVIGIONAMENTI.

1. **Considerazioni generali sul mercato dei materiali.** — I prezzi delle merci mantenutisi sostenuti nei primi otto mesi dell'esercizio 1926-27, cominciarono a risentire nell'ultimo quadrimestre i benefici della rivalutazione della nostra moneta.

La media complessiva dei prezzi di mercato dell'esercizio 1926-27, in confronto di quelli dell'esercizio precedente, segnala un aumento nel carbone da vapore, nelle rotaie, nelle traverse e nei legnami d'armamento, nel pitch-pine, nel rovere nostrano, nel solfato di rame, nelle lampadine elettriche, nello stagno, nella glicerina ed in altre voci di secondaria importanza.

Si ebbero invece ribassi nei cotonei americani, nella lana, nella canapa, nella essenza di trementina, nella soda, nella lamiera nera di ferro omogeneo, nello zinco in pani ed in lamiera, nell'acciaio da costruzione al carbonio, nell'ottone, nei cuoiami, nel cotone in filetti, nella carta ed in poche altre voci di limitato approvvigionamento.

2. **Notizie generali sulle forniture.** — Come negli esercizi precedenti, anche nel 1926-27 la procedura di acquisto dei materiali fu, di regola, iniziata con l'esperimento di licitazioni private, tranne in casi di forniture di macchinari e di materiali brevettati, per i quali si provvide senz'altro col sistema della trattativa privata.

Per assicurare un'equa distribuzione di lavoro fra le varie regioni industriali, si provvide pure, mediante trattativa privata, al collocamento di parte delle forniture di materiale rotabile e d'armamento.

Inoltre si esperirono trattative private dopo l'annullamento totale o parziale di gare precedentemente indette o quando queste erano riuscite di nessun effetto, o per piccoli acquisti di limitato valore.

In conseguenza di difficoltà nei finanziamenti si sono avute molte richieste da parte delle ditte per ottenere l'esonero dei depositi cauzionali o la sostituzione dei depositi stessi con fidejussioni bancarie, ma tutte le agevolazioni che fu possi-

bile concedere in materia, in base alle vigenti disposizioni, furono sempre compensate con congrue riduzioni sui prezzi offerti dagli aggiudicatari.

L'andamento delle forniture fu soddisfacente, e, meno pochissimi casi del tutto giustificati, non furono accordate proroghe ai termini di consegna.

Le forniture, in applicazione del R. decreto-legge 7 gennaio 1926, n. 216, furono, nella quasi totalità, collocate in Italia, e l'industria nazionale corrispose sempre e perfettamente agli impegni assunti. Salvo i casi in cui, per la particolarità dell'impiego, fu necessario prescrivere materiali di tipo speciale, vennero acquistati, di regola, i tipi in uso nel commercio.

Gli acquisti all'estero riguardarono il carbone da vapore, gli olii minerali, alcune materie prime non prodotte in Italia, alcuni macchinari ed attrezzi di speciale precisione non fabbricati dall'industria nazionale, e i pezzi di ricambio per materiali in esercizio sulle linee ex-austriache.

Come fu previsto nel decorso esercizio, l'industria nazionale è riuscita nel 1926-27 ad affrancarsi completamente dall'estero per la fabbricazione degli isolatori per trazione elettrica, avendo coperto l'intero nostro fabbisogno.

L'approvvigionamento dei laminati comuni e dei sagomati di ferro e di una parte del fabbisogno di zoccoli di ghisa per freni, è stato eseguito, anche nell'esercizio 1926-27, mediante permuta dei nostri rottami vari di ferro, di acciaio e di ghisa.

Per il rifornimento di fili, corde, piattine e tubi di rame si è continuato, con esito soddisfacente, l'esperimento già fatto nel precedente esercizio della trasformazione di nostri rottami, pani e « Wirebar » di rame. Per la fornitura di pezzi di acciaio fuso di consumo saltuario e dei materiali speciali di rame occorrenti per la riparazione delle caldaie delle locomotive, per i quali, data la molteplicità dei tipi, non conviene avere scorta nei nostri magazzini, sono stati, anche per questo esercizio, stipulati contratti aperti per la trasformazione dei nostri rottami, a seconda dei bisogni.

Per ciò che concerne la revisione dei prezzi in base all'avvenuta rivalutazione della moneta, negli ultimi mesi dell'esercizio si sono riesaminati i contratti in corso, di prestazione d'opera e specialmente quelli riguardanti le operazioni nei vari porti, ottenendo delle riduzioni, a volte sensibili, nei vari prezzi base.

Per i contratti di forniture di breve durata, i cui corrispettivi vengono stabiliti prevalentemente in funzione del costo delle materie prime, le quali devono essere in gran parte approvvigionate all'atto dell'ordinazione, tale revisione non si è resa praticamente possibile, mentre per i contratti di appalti a lunga scadenza, i quali prevedono la revisione dei prezzi in funzione di indici certi e determinati, la revisione stessa è avvenuta, all'epoca prestabilita, in modo automatico, in relazione alle quotazioni del mercato.

3. **Spese incontrate per gli acquisti.** — Le liquidazioni degli acquisti (compresi quelli in conto patrimoniale) effettuati a mezzo del Servizio approvvigionamenti importarono nell' esercizio 1926-27 la somma di lire **1.891.314.008,48**, come è qui appresso specificato:

Carbone tedesco in conto riparazioni di guerra ed in base al contratto commerciale, accreditato al Ministero delle finanze	lire	306.351.971,43
Carbone tedesco acquistato con contratto privato.....	»	63.023.970,33
Id. polacco id. id. id.	»	153.438.877,59
Id. americano id. id. id.	»	14.373.639,56
Noli pagati per trasporto carbone e pece	»	132.262.746,39
Trasporti carbone via terra.....	»	8.543.917,23
Spese di trasbordo carbone e pece.....	»	22.457.218,01
Spese doganali e portuali.....	»	1.891.413,65
Pece acquistata in Italia	»	7.309.602,50
Id. id. Inghilterra.....	»	2.820.724,92
Id. id. Germania	»	13.612.700,90
Spesa per confezione mattonelle.....	»	14.820.028,77
Combustibili nazionali	»	312.855,90
Olii, lubrificanti ed affini.....	»	50.274.309,36
Materiale rotabile	»	320.038.490,31
Macchinario d'officina.....	»	12.323.306,95
Pezzi di ricambio per rotabili	»	130.874.042,51
Traverse, legnami d'armamento e da lavoro	»	154.625.295,65
Materiali metallici d'armamento.....	»	188.747.373,85
Meccanismi fissi e di sicurezza.....	»	16.076.611,30
Materiali per condotte d'acqua e diversi	»	12.812.839,72
Attrezzi da lavoro.....	»	2.713.174,28
Materiali metallici da lavoro	»	49.120.656,22
Id. per impianti elettrici.....	»	54.647.096,50
Id. ed oggetti di consumo e di esercizio	»	107.258.234,31
Stampati e cancelleria	»	16.876.736,06
Vestiaro	»	23.316.672,78
Avvisi, orari, pubblicazioni, e stampati diversi	»	5.189.501,50
TOTALE		lire 1.891.314.008,48

Furono inoltre acquistati, per il Ministero degli interni: automezzi e motoscafi per lire **37.597.940,70**, biciclette, motociclette ed altre autovetture per lire **3.697.500,70**; per l'Amministrazione dei servizi postali, telegrafici e telefonici: macchine, apparecchi e materiali diversi di esercizio e di consumo per lire **34.291.309**; e per la Gestione speciali viveri: generi per lire **128.302.324**.

Le liquidazioni effettuate nell'esercizio 1926-27 superano quelle dell'esercizio precedente di lire 718.851.480,99.

Tale aumento è in gran parte determinato dai maggiori acquisti, per circa lire 188.000.000, effettuati per assicurare all'esercizio ferroviario e ad alcuni rami dell'industria nazionale le necessarie disponibilità di carbone, per fronteggiare la situazione determinata dallo sciopero inglese, nonché dalle ordinazioni (per oltre lire 745.000.000) di materiale rotabile, le quali risultano del 600 % circa superiori a quelle dell'esercizio 1925-26.

È da rilevare, poi, la circostanza che buona parte dell'onere di tali maggiori ordinazioni fu risentito subito, essendosi convenuto con le ditte fornitrici il pagamento di acconti in ragione del 30 % dell'importo delle forniture, con la clausola del passaggio di proprietà dell'Amministrazione dei materiali approvvigionati e di quelli a piè d'opera, nonché la concessione di anticipazioni di somme fino al 20 % dell'importo stesso, con corresponsione da parte delle ditte dell'interesse annuo del 7 %.

Maggiori liquidazioni, sempre in confronto dell'esercizio precedente, si ebbero per i legnami (lire 85 milioni), per i materiali metallici d'armamento (lire 74 milioni), per i pezzi di ricambio per rotabili (lire 70 milioni), per materiali da impianti elettrici (lire 27 milioni), aumenti in parte determinati da ordinazioni passate, nell'esercizio precedente e da maggiori acquisti effettuati nell'esercizio 1926-27, in relazione allo svolgimento dei programmi di lavori lungo le linee e nelle stazioni ed allo sviluppo della trazione elettrica.

È da tener presente, inoltre, che le mentovate liquidazioni si riferiscono ad acquisti conclusi nel periodo nel quale non si erano ancora delineati i benefici effetti della rivalutazione della nostra divisa.

4. Approvvigionamenti e scorte carboni. — Durante l'esercizio 1926-27 l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si occupò, come per il passato, di tutte le pratiche per l'approvvigionamento del carbone per i propri bisogni e per quelli di altre Amministrazioni dello Stato e l'Ufficio di Cardiff provvide a trattative ed a noleggi di vapori per il carbone occorrente alla R. Marina.

Lo sciopero dei minatori inglesi rese, durante il primo periodo dell'esercizio, particolarmente difficile l'approvvigionamento nazionale dei combustibili per il grave perturbamento che si era determinato nel mercato mondiale.

Tale situazione non era preoccupante per le ferrovie dello Stato che potevano contare sulle scorte accantonate e sugli arrivi del carbone tedesco in conto riparazioni di guerra.

Per l'industria nazionale, invece, la situazione divenne grave, tanto che al 1° novembre 1926 le disponibilità in Italia erano quasi esaurite. Sorse quindi la necessità che le ferrovie dello Stato si tenessero pronte per accordare eventualmente cessioni di carbone ai servizi pubblici e alle industrie maggiormente compromesse e perciò si ritenne opportuno di assicurare qualche acquisto supplementare.

Nonostante le difficoltà createsi per l'accaparramento del carbone in tale periodo eccezionale, fu possibile all'Amministrazione di concludere un contratto col « Kohlensyndikat » tedesco per tonn. **430.000**.

Nel mercato americano furono limitati gli acquisti a 4 carichi di saggio perchè il prezzo offertoci riuscì troppo oneroso.

Dalla Polonia fu invece possibile assicurare quantitativi di carbone più ingenti, scegliendoli dalle migliori miniere ed agevolandone l'afflusso in Italia col fornire i vagoni necessari.

Le forniture normali eseguite in base al contratto commerciale concluso il 5 marzo 1925 per il carbone tedesco in conto riparazioni, e quelle provenienti dai nuovi accennati contratti di acquisto in America, Germania e Polonia, si possono così riassumere:

Carbone tedesco in conto riparazioni	tonn.	2.535.113
Carbone tedesco come da contratto privato.....	»	430.000
Carbone polacco	»	745.672
Carbone americano	»	33.585
TOTALE		tonn. 3.744.370

Noleggio vapori. — I noleggi di vapori per i trasporti marittimi del carbone e della pece furono effettuati sulle basi più convenienti, rispetto alle quotazioni del mercato internazionale e sempre con preferenza per la bandiera italiana. Infatti, su **492** vapori noleggiati per tonnellate **2.650.158** si ebbero **419** vapori di bandiera nazionale per circa tonn. **2.373.327**.

Agglomerati. — Per favorire l'industria nazionale non furono ritirate mattonelle dalla Germania in conto riparazioni; ma si affidò la confezione di esse ad officine nazionali private, impiegando carbone minuto ricevuto in conto riparazioni.

La pece occorrente per la confezione delle mattonelle fu acquistata in parte in Italia, per favorire le distillerie nazionali, tutte le volte che il prezzo si presentò conveniente, in parte in Germania in conto riparazioni, ed in piccola parte in Inghilterra per qualche carico offerto a prezzo vantaggioso.

Si ebbero così di :

Pece inglese	tonn.	4.290
Pece tedesca (in conto riparazioni)	»	25.016
Pece italiana	»	13.557
TOTALE		42.863

Con tali quantitativi di pece e col carbone minuto somministrato alle fabbriche furono confezionate tonn. **552.521** di mattonelle e la spesa di pura confezione (escluso il valore del carbone e della pece) ammontò a lire **13.327.462**.

Trasbordi. — La spesa complessiva delle operazioni di trasbordo da vapore a vagone — comprese le eventuali manipolazioni intermedie — fu di lire **22.457.218**, con una media di lire **9,33** per tonnellata, che risulta inferiore a quella dello scorso esercizio che fu di lire 9,50. Detta media di lire **9,33** andrà ancora migliorando in quanto continuano le trattative per la riduzione delle tariffe portuali in relazione alla rivalutazione della lira.

La destinazione dei vapori nei porti italiani fu fatta sempre secondo la opportunità di rifornire razionalmente le zone di retroterra.

Nelle operazioni di trasbordo del carbone e della pece per le spedizioni ai depositi combustibili ed alle fabbriche mattonelle, si cercò sempre di ridurre al minimo possibile lo scarico a terra o in chiatte, per rendere le operazioni più sollecite e meno onerose. Dette operazioni furono, nella quasi totalità, eseguite dalle cooperative dei facchini portuali.

Scorte carbone. — La scorta complessiva del carbone al 30 giugno 1927 era di tonn. **1.960.210**, corrispondente cioè ai bisogni di sette mesi e mezzo, contro tonnellate 1.551.765 che si avevano al 30 giugno 1926.

Somministrazione ed impiego di combustibile. — Le somministrazioni dei combustibili nell'esercizio 1926-27, sia per la trazione che per gli altri usi (escluse le cessioni per vendita), ammontarono a tonn. **3.181.951**, così ripartite :

Carbone tedesco.....	tonn.	2.189.753
Mattonelle	»	499.142
Carbone polacco.....	»	404.176
Carbone inglese	»	18.969
Carbone americano	»	17.837
Carboni speciali, carbonella, legna, lignite	»	52.074
TOTALE		3.181.951

Durante l'esercizio 1926-27 venne consumato prevalentemente carbone tedesco. Continuò anche l'impiego del carbone inglese, la cui scorta al 30 giugno 1927 era ridotta a tonn. **1.065** in confronto di tonn. 20.327 esistenti al 30 giugno 1926.

Dal prospetto che segue si desumono le percentuali di consumo delle diverse qualità di carbone:

	Inglese %	Americano %	Tedesco %	Polacco %	Mattonelle %
Luglio-settembre 1926	0,45	0,04	73,20	6,22	20,09
Ottobre-dicembre 1926	0,93	0,43	74,92	3,22	20,50
Gennaio-marzo 1927	0,77	1,31	66,32	16,27	15,33
Aprile-giugno 1927	0,23	0,42	65,55	26,05	7,75

Vendite e cessioni di carbone. — Le vendite, che erano di massima cessate dal mese di luglio 1925, ebbero una ripresa nell'ultimo trimestre del 1926 per la crisi derivante dallo sciopero minerario inglese, come già si è accennato. In complesso, dette vendite a privati e ad Amministrazioni pubbliche ascsero a tonnellate **171.636**, ripartite come segue:

Luglio-settembre 1926	tonn.	16.834
Ottobre-dicembre 1926	»	103.563
Gennaio-marzo 1927	»	40.010
Marzo-giugno 1927	»	11.229
TOTALE	tonn.	171.636
Cessioni con diretto pagamento	tonn.	114.068
Cessioni con addebito in conto corrente	»	28.414
Cessioni all'estero ed in Italia a Società per la pesca, per conto del Ministero delle finanze	»	29.154
TOTALE	tonn.	171.636

Prezzi medi di addebiti dei combustibili. — Durante l'esercizio 1926-27 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 lire **245** per tonnellata raggiunto nel mese di settembre 1926 ad un minimo di lire **175** per il mese di giugno 1927. Da ottobre 1926 a tutto febbraio 1927 il prezzo rimane invariato in lire **225**;

per le mattonelle, da un massimo di lire **245** per tonnellata nel mese di settembre 1926 ad un minimo di lire **195** per tonnellata per i mesi di maggio e giugno 1927. Tale maggiore prezzo delle mattonelle, in confronto al carbone naturale, dipende dal costo elevato raggiunto dalla pece.

Il prezzo medio generale di addebito nell'esercizio risulta di lire **221,04**, (1) e particolarmente, di lire **215,83** per il carbone naturale e lire **226,25** per le mattonelle.

5. Legna ed altri combustibili solidi nazionali. — Nessuna spesa fu sostenuta per l'acquisto della legna da ardere, essendosi utilizzata la legna ricavata dalle traverse fuori uso e la legna in ritagli proveniente dalla riparazione dei veicoli.

Per il carbone di legna e per la carbonella furono aggiudicate forniture per un importo di lire **135.160** con una minore spesa complessiva di lire 8.840 in confronto dell'esercizio precedente.

6. Combustibili liquidi, olii e lubrificanti. — In confronto della spesa di lire 58.538.000 raggiunta nell'esercizio 1925-26 per il rifornimento di questi materiali, nel 1926-27 si sono passate ordinazioni per lire **59.428.693** (esclusa l'essenza di trementina per lire 808.800) con una maggiore spesa di lire 890.000 circa, dovuta esclusivamente all'acquisto di una maggiore quantità di olio di catrame (circa il doppio di quella dell'esercizio precedente) in dipendenza del più vasto programma di iniezione delle traverse per armamento (tonn. **20.971** per lire **18.654.544**, in confronto di tonn. 11.595 per lire 10.182.000).

In generale, per quanto riguarda gli acquisti effettuati nel primo semestre, ci furono quotati prezzi superiori a quelli ottenuti nell'esercizio precedente, mentre per gli acquisti effettuati durante il secondo semestre si ottennero prezzi sensibilmente più vantaggiosi, e ciò, sia per una minore sostenutezza del mercato, sia per le migliorate condizioni della nostra valuta, avendosi così, nella media, prezzi alquanto inferiori a quelli dell'esercizio precedente.

Il rifornimento della nafta del Texas e di quella russa per i motori a scoppio e per focolai, fu effettuato, come in passato, esclusivamente dalla R. Marina con cessione a mezzo dei suoi depositi costieri e di parte di un carico da essa acquistato per proprio conto, che servì per il rifornimenti dei ferry-boats e per gli impianti della Sicilia.

(1) Tale prezzo non corrisponde a quello medio del combustibile consumato effettivamente nel 1926-27 (vedi allegato n. 25), in causa dello spostamento fra le quantità fornite e consumate in uno stesso esercizio.

La quantità di detto carburante ceduto dal prefato dicastero ascese a tonnellate **5.225** per il complessivo importo di lire **2.980.400**, essendosi ottenute le cessioni a mezzo dei depositi costieri a prezzi unitari inferiori di circa il 10% a quelli dell'esercizio precedente.

Anche in questo esercizio il rifornimento degli olii minerali, per ragioni di convenienza di prezzo, si è avuto nella quasi totalità dal mercato americano mediante contrattazione diretta con le grandi compagnie produttrici.

I lubrificanti speciali di minore impiego, gli olii vegetali, il petrolio e la benzina furono approvvigionati in Italia.

7. Materiali metallici di armamento, per servizio d'acqua e per meccanismi. —

Materiali per armamento:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1925-26	lire	170.607.022
Id. id. id. 1926-27	»	166.083.647
Differenza in meno ...		lire 4.523.375

Materiali per servizio di acqua:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1925-26	lire	8.604.147
Id. id. id. 1926-27	»	9.893.549
Differenza in più ...		lire 1.289.402

Per i materiali per servizio di acqua si ha una maggiore spesa di lire 1.300.000 circa sull'esercizio precedente, per i maggiori lavori di costruzione dei nuovi acquedotti e per l'impianto di numerosi meccanismi di pompatura nelle stazioni. Nella cifra suesposta sono comprese lire 32.750 di materiali acquistati per l'Azienda petroli d'Albania.

Materiali per meccanismi, segnalamento e sicurezza:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1925-26	lire	11.681.298
Id. id. id. 1926-27	»	18.595.556
Differenza in più ...		lire 6.914.258

L'aumento della spesa di acquisto di detti materiali deriva dall'impulso dato ai lavori per nuove linee, per miglioramento degli impianti esistenti e per nuovi impianti di blocco su linee che ne erano sprovviste.

Meccanismi fissi e materiali vari:

Acquisti eseguiti nell'esercizio 1925-26	lire	3.509.628
Id. id. id. 1926-27	»	7.511.445
Differenza in più ...		lire 4.001.817

Anche per questi materiali la maggiore spesa in confronto di quella dell'esercizio precedente, è dovuta alle ragioni sopra accennate, per i maggiori acquisti dei materiali d'armamento e per meccanismi di segnalamento e di sicurezza.

Nella cifra sopra indicata sono comprese lire 180.970 per meccanismi acquistati per il Ministero dei lavori pubblici.

8. Legnami d'armamento :

Acquisti effettuati nell'esercizio 1925-26.....	lire	97.920.700
Id. id. id. 1926-27.....	»	<u>103.625.000</u>
Differenza in più...	lire	5.704.300

Come già si era verificato nei precedenti esercizi, anche per il 1926-27 si sono incontrate difficoltà nell'infrenare l'aumento dei prezzi delle traverse e dei legnami d'armamento, data la forte richiesta che ancora persisteva sul mercato, sia da parte di aziende ferroviarie private, sia per le forniture occorrenti al Ministero dei lavori pubblici per le nuove linee in costruzione.

Ad evitare la possibilità di una involontaria concorrenza negli acquisti da parte delle due Amministrazioni dello Stato, che si riforniscono di tale materiale, fu incaricata l'Amministrazione ferroviaria di provvedere alla fornitura di tutto il quantitativo di circa **600.000** traverse occorrenti per le nuove costruzioni.

Data la difficoltà di ottenere tutto il quantitativo necessario di traverse dalle Ditte nazionali, ed anche per far fronte alle elevate pretese di queste ultime, si effettuò all'estero una parte della provvista occorrente, approfittando della favorevole occasione di varie offerte di importanti ditte della Jugoslavia, a prezzi sensibilmente inferiori a quelli richiesti dai produttori nazionali. In nuove trattative effettuate successivamente con questi ultimi, i prezzi poterono, infine, essere ridotti nei limiti delle disposizioni della legge per la protezione dell'industria nazionale.

Complessivamente furono ordinate **4.015.000** traverse fra ordinarie e ridotte, con le quali e con le quantità che restavano dariceversi a saldo dei contratti in corso dell'esercizio precedente, fu coperto il nostro fabbisogno per l'ordinaria manutenzione e per i nuovi lavori di rinnovamento e di rafforzamento dell'armamento e furono provvedute le suddette 600.000 traverse da somministrarsi al Ministero dei lavori pubblici.

Furono anche ordinati, per il maggiore impulso dato ai nuovi impianti di stazioni, mc. **23.750** di legnami per scambi e per ponti.

Complessivamente, in conto delle nuove forniture e di quelle che erano in corso negli esercizi precedenti, comprese anche le partite acquistate a prezzi ridotti

per pronta consegna, si ricevettero in questo esercizio **5.032.000** traverse per binari a calibro ordinario, **217.000** circa per binari a calibro ridotto e mc. **15.505** di legnami speciali per scambi e ponti.

Nei cantieri privati di Napoli, Roma e Mestre furono iniettate circa **2.800.000** traverse e mc. **8.530** di legnami speciali per scambi e per ponti; e negli stabilimenti dell'Amministrazione (cantiere di Livorno e impianto mobile di Foligno) **1.045.000** traverse e mc. **3.000** di legnami speciali. La spesa incontrata per la soluzione di cloruro di zinco occorsa per dette iniezioni fu di lire **612.400** circa.

Pali per telegrafo, per telefono, per impianti luce e per apparati centrali. — Per le linee telegrafiche e telefoniche, per impianti luce e per apparati centrali si acquistarono complessivamente **18.420** pali di castagno selvatico e di larice rosso, quasi tutti di produzione nazionale per un importo di lire **1.040.000**.

Materiali diversi in legno per la linea. — Si acquistarono cunei e tappi per armamento, cavicchi per traverse, canaletti e cassette per cavi, picchetti per apparati centrali, legnami per steconato ed altri materiali, lavorati in legno per la linea, per una complessiva spesa di lire **1.112.000**.

9. **Materiale rotabile, macchinario d'officina, pezzi di ricambio.** — Durante l'esercizio 1926-27 furono rilasciate **1.117** ordinazioni per un'importo complessivo di lire **745.663.740,93** ripartite come è indicato nella tabella seguente:

MATERIALI	ORDINAZIONI EMESSE											
	Ferrovie dello Stato		Poste e Telegrafi		Colonie		Gestione petroli		Gestione viveri		Totale	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Macchinario di officina e relativi pezzi di ricambio . .	475	31.711.340,76	1	13.545	—	—	33	275.399,42	—	—	509	32.000.785,18
Pezzi di ricambio, veicoli e locomotive	535	119.299.853	—	—	9	932.537,70	—	—	—	—	544	120.193.390,70
Materiale rotabile .	42	587.725.750	—	—	8	4.249.500	—	—	—	—	50	591.975.250
Automobili	5	767.639,47	2	244.714	—	—	—	—	5	499.992,53	12	1.503.315,93
	1.057	739.405.592,23	3	258.259	17	5.173.037,70	33	275.399,42	5	499.992,53	1.116	745.663.740,93

In confronto all'esercizio precedente si ebbero :

a) una maggiore spesa di lire **458.892.877,45** per il materiale rotabile, perchè nell'esercizio vennero definite le pratiche di collocamento di importanti forniture in corso alla scadenza di quello precedente ;

b) una maggiore spesa di lire **18.717.422,21** per il macchinario di officina occorso prevalentemente per la dotazione di nuovi impianti, in relazione all'estensione della trazione elettrica ;

c) una maggiore spesa di lire **26.115.786,90** per i pezzi di ricambio (non compresi 10.000 cerchioni acquistati in conto riparazioni danni di guerra) dovuta all'intensificazione delle riparazioni e migliorie al materiale rotabile ;

d) una minore spesa di lire **31.440,53** per gli automezzi.

10. **Materiali da lavoro, di esercizio e di consumo.** — *Materiale metallico, attrezzi, materiali elettrici.* — Nell'esercizio 1926-27 vennero rilasciate ordinazioni per un importo complessivo di lire **135.244.783**, ripartite come segue :

Materiali metallici da lavoro	lire	85.640.400
Attrezzi	»	6.886.483
Materiali per impianti elettrici	»	42.717.900

In confronto delle ordinazioni rilasciate nell'esercizio precedente per complessive lire 103.451.600, si ha una maggiore spesa di lire 31.793.183, dovuta in parte agli acquisti effettuati per conto dell'Amministrazione delle poste e telegrafi, che ammontarono a lire 22.879.900, ed in parte al crescente fabbisogno di materiali e di attrezzi occorrenti ai nuovi impianti per elettrificazione delle linee.

Materiali di esercizio e di consumo. — Le ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1926-27 ammontarono a lire **51.854.858**, con una diminuzione di lire 8.274.030 in confronto dell'esercizio precedente, nel quale si erano dovuti intensificare gli approvvigionamenti per rifornire le scorte in precedenza molto ridotte, in dipendenza del programma di utilizzazione delle vecchie scorte dei magazzini. A tale minore spesa contribuirono anche i sensibili ribassi di prezzo, verificatisi per diversi materiali nell'ultimo quadrimestre dell'esercizio per il miglioramento della nostra valuta.

Legnami da lavoro. — Per i bisogni delle officine di riparazione del materiale rotabile furono acquistati complessivamente circa **28.000** metri cubi di legnami delle varie essenze per una spesa totale di lire **11.100.000**. In confronto del precedente esercizio furono acquistati in meno circa mc. 5.000 di legname, con una minore spesa di lire 5.485.000.

Furono inoltre acquistati mq. **14.500** di impiallacciatore varie, per un importo totale di lire **135.050**.

11. Stampati e cancelleria. — Nell'esercizio 1926-27, per la fornitura di stampati e cancelleria, furono rilasciate ordinazioni e stipulati contratti, ripartitamente come segue :

stampati, buste, pubblicazioni, orari di servizio, bollettini e biglietti	lire	11.888.698
carte varie, materiali ed oggetti di cancelleria, compresi quelli per disegnatori, calendari, tessere varie, nastri per macchine da scrivere, inchiostri, ecc.	»	4.449.161
TOTALE.....		lire 16.337.859

con una minore spesa di lire 7.298.805 in confronto di quella sostenuta nell'esercizio precedente, nel quale si dovette effettuare un largo rifornimento delle scorte. Alla minore spesa contribuirono in parte i ribassi dei prezzi verificatisi negli ultimi quattro mesi dell'esercizio.

Nella cifra di spesa sopra esposta, per l'esercizio che si considera, sono comprese lire **417.000** per carta a striscie per macchine telegrafiche acquistata per l'Amministrazione delle Poste e Telegrafi.

12. Gestione copertoni. — La gestione dei copertoni da carri, appaltata per 9 anni a far tempo dal 1° gennaio 1925, alla Società Appalti Copertoni Impermeabili (S. A. C. I.) continua a funzionare regolarmente.

Il parco copertoni è ora in piena efficienza sia per l'immissione di copertoni nuovi fatta, come da contratto, dalla ditta, sia per le accurate riparazioni dalla stessa eseguite, tanto che nell'esercizio 1926-27 vennero corrisposte alle parti, a titolo di indennizzo per avarie in dipendenza di bagnamenti alle merci, soltanto lire 28.010,40 somma questa che sta a carico dell'Amministrazione per un solo terzo, cioè per poco più di lire **9.336.83** venendo i restanti due terzi addebitati, come da clausola contrattuale, alla ditta.

Alla S. A. C. I., per noleggi, riparazioni e rinnovamento parziale del parco, sono state corrisposte complessivamente nell'esercizio 1926-27 lire **12.067.853,37**, con una minore spesa di lire 281.727, 46 in confronto dell'esercizio precedente.

Vennero poi introitate, ed accreditate al bilancio, lire **247.067,57** come indennizzi dovuti dalle parti per avarie causate ai copertoni.

13. Gestione vestiario. — In seguito alle disposizioni emanate col regolamento vestiario approvato con decreto ministeriale 17 settembre 1925, n. 698, gli agenti obbligati a vestire l'uniforme la rinnovarono tutti entro il 30 giugno 1926. In conseguenza di ciò, il contratto in corso con la ditta Antonio Marziale di Roma per la fornitura diretta dei pacchi di stoffe agli agenti, ha avuto nell'esercizio 1926-27 uno sviluppo minore.

Infatti, nell'esercizio stesso sono state soddisfatte richieste per un importo di lire **5.843.369,20** mentre nell'esercizio precedente tale importo ascese a lire 15.000.000. Come è noto, tale somma viene portata a totale carico degli agenti, i quali poi ricevono dall'Amministrazione il contributo fissato dal regolamento vestiario.

Oltre alle richieste per stoffe di uniforme, sono state soddisfatte, nell'esercizio che si considera, richieste di tessuti per uso privato, sempre dei tipi adoperati per le uniformi; per un importo di lire 892.142,15, ricuperate sulle competenze degli agenti richiedenti.

Il valore degli impermeabili gommati distribuiti al personale durante l'esercizio ammonta a lire **938.724,30**. Anche per gli impermeabili gommati la spesa viene nella totalità recuperata sulle competenze degli agenti, salvo la corresponsione del contributo previsto dal regolamento vestiario.

Inoltre vennero soddisfatte richieste di impermeabili per uso privato, per un totale di lire **1.331.461,65**, che furono recuperate sulle competenze degli agenti richiedenti :

- 2.500** vestuari impermeabili per macchinisti e fuochisti, per lire **241.875**;
- 5.000** orologi da tasca, per lire **453.000** circa ;
- 7.000** lenzuola a sacco per lire **398.285**.

Questi oggetti vengono di volta in volta addebitati agli agenti che li prelevano, detratta la solita quota di contributo a carico dell'Amministrazione.

Sono stati inoltre distribuiti ai vari impianti abiti impermeabili da lavoro per lire **1.418.756,30**.

Le forniture di vestiario ed altri oggetti di corredo fatte nell'esercizio 1926-27 ai riparti speciali della Milizia ferroviaria e postelegrafica, come dal decreto ministeriale 17 settembre 1925, n. 701, sono le seguenti :

- divise di panno per ufficiali e militi per lire **4.405.718,80** ;
- impermeabili gommati, per lire **1.659.261,95**.

Sono stati inoltre acquistati:

- 6.000** cappelli all'alpina, con relativi fregi, per lire **140.550** ;
- 600** bandoliere in cuoio con fondina per la rivoltella per lire **19.800** ;

6.000 paia di guanti di filo nero, per lire **18.240**;

11.000 camicie nere, per lire **230.350**;

14.000 correggie in cuoio per pistole, per lire **47.600**.

Per il valore degli oggetti di vestiario, forniti agli ufficiali e militi della Milizia, viene fatto, come è noto, un ricupero parziale di circa un terzo della spesa sulle indennità spettanti ad ogni singolo agente, rimanendo gli altri due terzi a carico dell'Amministrazione ferroviaria, quale proprio contributo.

14. **Magazzini e movimento delle scorte.** — Fra i lavori in corso al 30 giugno 1927 sono da segnalare la costruzione del nuovo magazzino approvvigionamenti di Napoli e quella del magazzino stampe di Bologna, la sistemazione del magazzino di Rivarolo Tegli e del magazzino di Milano P. G. e l'ampliamento di vari impianti a Foligno per adeguarli alle occorrenze del magazzino da costituirsi colà.

Revisione delle scorte. — Le commissioni miste dei servizi tecnici, già istituite per gli accertamenti e per le eliminazioni delle scorte dei magazzini dei materiali fuori tipo ed esuberanti ai bisogni, hanno proseguito il loro lavoro anche nell'esercizio 1926-27. Ai materiali inutilizzabili eliminati in questo esercizio, che figuravano in

carico ai magazzini per un totale di	lire	2.007.664
è stato attribuito un valore, come materia, di ... »		839.832
con un deprezzamento di	»	1.167.832

Vendite materiali fuori uso. — L'ammontare del ricavo per vendite dei materiali fuori uso durante l'esercizio 1926-27 è stato di lire **28.292.368**, così ripartite :

Materiali metallici fuori uso.....	lire	20.385.374
Materiali metallici ricchi.....	»	1.219.397
Materiali speciali ricchi.....	»	1.343.255
Materiali non metallici.....	»	5.344.342

In quest'ultima cifra sono comprese lire **3.650.000** per vendite traverse fuori uso al personale.

In complesso sono state esperite **7** aste pubbliche, **295** licitazioni e **331** trattative private e sono state concluse **626** vendite per un totale di quintali **544.077**.

15. *Verifica delle scorte.* — Durante l'esercizio 1926-27 sono state effettuate proficuamente molte verifiche sulla tenuta e sulla consistenza delle scorte dei vari magazzini della rete, e sono state eseguite numerose ispezioni su tutto l'andamento dei magazzini.

I riparti approvvigionamenti, in concorso con funzionari del Servizio materiale e trazione hanno, inoltre, verificato le consistenze reali e la contabilità di tutti i depositi combustibili della rete.

Revisione degli assegni dei generi di consumo. — Allo scopo di ridurre la spesa dei generi di consumo, stampati e cancelleria per gli uffici, depositi, stazioni, ecc., sono stati revisionati tutti gli assegni e sono state impartite disposizioni per un più efficace controllo sull'uso dei generi di cui si tratta.

Movimento delle scorte dei magazzini. — La consistenza delle scorte dei magazzini al 30 giugno 1927 risulta dall'allegato n. 10A.

L'ammontare di quelle in carico al Servizio approvvigionamenti, esclusi i viveri, i carboni ed i lubrificanti, è di lire 550.016.566,04 con una differenza in più di lire 154.939.339,28 rispetto all'ammontare delle scorte esistenti al 30 giugno 1926, dovuta in gran parte agli accennati lavori lungo le linee e nelle stazioni e a quelli per l'impianto e l'esercizio di linee elettriche in corso di attuazione.

È da tener presente, inoltre, che durante l'esercizio 1926-27 si è dovuto provvedere ad un più largo rifornimento delle scorte, non potendosi fare ulteriori assegnamenti sulle vecchie rimanenze di magazzino, dopo l'intensa utilizzazione fattane negli anni precedenti.

Per quanto riguarda i depositi combustibili, le cui scorte sono pure in carico al Servizio approvvigionamenti, la consistenza di queste risulta dal citato allegato n. 10A per l'ammontare di lire 283.391.340,78 con una differenza in più di lire 44.385.304,19 in confronto della consistenza al 30 giugno 1926.

15. Approvvigionamenti per l'Amministrazione delle Poste e Telegrafi. — Con l'esercizio 1926-27 gli approvvigionamenti per l'Amministrazione dei servizi postali, telegrafici e telefonici, di cui il R. decreto 7 marzo 1926, n. 589, sono entrati nel loro pieno sviluppo. Per conto di detta Amministrazione sono state, infatti, esperite **2** aste pubbliche, **25** licitazioni e **41** trattative private e sono state rilasciate ordinazioni per un importo complessivo di lire **34.291.309**, ripartite come segue:

Macchine ed apparecchi telegrafici, traverse, filo zincato, isolatori, cavi, accessori e pezzi di ricambio per macchine telegrafiche, commutatori, condensatori, cinture di sicurezza, zinchi per pile, pile, attrezzi, ecc.	lire	18.727.000
Filo di bronzo fosforoso e filo di rame stagnato	»	9.152.900
Pali di castagno selvatico e di pino iniettato.....	»	7.800.000
Materiali diversi di consumo, solfato di rame, carta a strisce per macchine telegrafiche, pennellesse, ecc	»	1.350.500

Stoffe diverse per divise estive e per divise invernali per porta-lettere, sacchi tubolari per pacchi postali, sacchi di canapa per corrispondenza, borse per utensili, vestiari impermeabili da lavoro, ecc.	»	2.002.650
Automezzi	»	244.714
Macchinario d'officina.	»	13.545

In base, poi, all'art. 6 delle norme per l'applicazione del citato R. decreto 7 marzo 1926, n. 589, è già stata messa in atto la vigilanza sui magazzini centrali dei materiali postali, telegrafici e telefonici ed è in corso il graduale esaurimento delle scorte relative.

Infatti, per quanto concerne il magazzino centrale dei telegrafi sono stati già somministrati tutti i materiali di linea e le materie di consumo che ammontavano a lire **5.362.453,55**, riducendo così le scorte da lire 17.922.713, 78 a lire **12.560.260,23**.

L'attuale consistenza delle scorte stesse comprende solo i materiali per uffici ed impianti ed è destinata a costituire il deposito centrale degli apparati telegrafici, di nuova istituzione.

Per quanto riguarda, poi, il magazzino centrale delle poste, la smobilitazione fu iniziata fino dai primi mesi dell'esercizio, ma l'esaurimento delle scorte, per la natura stessa dei materiali che le compongono, non può aversi a breve scadenza. Comunque, la diminuzione delle scorte stesse nell'esercizio che si considera, è stata di lire 866.893,49 e la consistenza si è ridotta in conseguenza da lire 7.844.622,98 a lire **6.977.769,49**.

Durante l'esercizio 1926-27 sono state effettuate, in entrambi i suddetti magazzini, importanti verifiche ai materiali di scorta, con esito soddisfacente.

Per quanto riguarda, infine, il magazzino centrale dei telefoni, esso, in applicazione del R. decreto-legge 14 giugno 1925, n. 884, fu ceduto alla Società concessionaria dell'azienda per i servizi telefonici. L'azienda di Stato trattene solo i pochi materiali occorrenti per la manutenzione degli uffici telefonici interurbani.

16. Gestione speciale viveri. — Durante l'esercizio 1926-27 la gestione, che aveva già raggiunto un notevole sviluppo nell'anno precedente, ha avuto un nuovo incremento. E difatti, le vendite, che nell'esercizio 1925-26 avevano dato un gettito complessivo di lire 52.744.251, nel 1926-27 diedero lire **118.820.142**, con un aumento, cioè, di oltre il 125 %.

In base alle determinazioni di S. E. il Capo del Governo, hanno potuto acquistare i generi, sia direttamente presso i distributori, sia a mezzo dei carri blocco, oltre ai dipendenti di ruolo ed avventizi di tutte le Amministrazioni dello Stato e alle famiglie rispettive, anche numerose altre categorie di persone, quali: dipendenti degli Enti

locali e di quasi tutti gli organi parastatali e delle Opere Nazionali; gli ufficiali in congedo, i mutilati ed invalidi di guerra; le famiglie delle madri e vedove dei caduti già appartenenti ad altre associazioni patriottiche, i ricoverati presso istituzioni ospedaliere e di beneficenza, i ferrovieri di amministrazioni estere residenti in località di confine, i magistrati onorari, ecc. ecc.

Anche il numero dei Distributori Viveri è in continuo incremento: al 1° luglio 1926 quelli in esercizio erano 119, e al 30 giugno 1927 in numero di **195**, senza contare i numerosi altri di cui si sta predisponendo l'apertura.

Degne di nota sono le richieste di impianto di spacci, pervenute da autorità comunali di vari centri, con l'offerta di cessione gratuita di locali e di personale per il funzionamento dei distributori, allo scopo di ottenere, non solamente il vantaggio delle categorie ammesse agli acquisti, ma anche una salutare azione calmieratrice nei riguardi del commercio locale.

Tranne la vendita del pesce fresco sulla piazza di Roma, nessun'altra variante è stata introdotta nel sistema di vendita, nè nel numero dei generi in distribuzione, i quali rimangono perciò limitati a quelli di prima necessità.

Le spese per acquisto di generi furono complessivamente di lire **128.302.324** con un aumento di lire 71.774.579 sull'esercizio precedente.

I più forti acquisti riguardano:

la pasta per kg. **8.880.144**; il riso per kg. **1.968.948**; l'olio per litri **2.766.538** ed il vino litri **4.519.534**.

Il valore reale delle scorte al 1° luglio 1927, accertato e conteggiato in base al prezzo medio di acquisto, più le spese di trasporto e di dazio ascendeva a lire **28.189.777,17**.

Le avarie verificatesi durante l'esercizio sommano a lire **72.617,85** cifra questa che conferma la cura e la diligenza che il personale mette nella manipolazione e nella conservazione delle scorte, se si consideri che trattasi di vettovaglie e quindi di generi di facile deperimento e che i locali nei quali essi sono depositati sono in genere quelli di cui può disporre l'Amministrazione ferroviaria, con adattamenti e ripieghi nell'ambito dei propri impianti, e quindi non sempre completamente adatti all'uso cui sono destinati. D'altra parte la gestione, per non far gravare sui prezzi di vendita un'aliquota troppo alta, non ha ritenuto di provvedere alla costituzione di appositi magazzini, che avrebbero richiesto spese ingenti.

È degno di speciale menzione il nuovo servizio del pesce fresco attuato nell'aprile 1927, limitatamente alla città di Roma, regolarmente continuato mercè il quotidiano rifornimento del genere da San Benedetto del Tronto, a mezzo di carro refrigerante.

Nei tre mesi di esercizio sono state spese per acquisti di pesce fresco lire **157.882**.

In complesso, questa gestione con la necessaria oculatezza negli acquisti, con la riduzione al minimo possibile di ogni spesa non strettamente necessaria, con attenti controlli sulle qualità e quantità delle merci fornite, ha reso possibile mantenere i prezzi di vendita sensibilmente inferiori a quelli della piazza, pur assicurandosi un piccolo fondo di riserva per far fronte ad eventuali avarie, deficienze o ad improvvisi sbalzi al ribasso del mercato. Il sensibile incremento della clientela o le accennate richieste di nuove ammissioni all'acquisto e di apertura di altri spacci assicurano che la Gestione Viveri risponde agli scopi per i quali fu istituita, e che è suscettibile di ulteriore incremento.

17. Aziende autonome per lo sfruttamento dei terreni petroliferi e dei boschi dell'Albania. — 1. *Azienda petroli.* — All'inizio dell'esercizio erano in corso di esecuzione i tre sondaggi di Trevaser, Picikat e Selenizza nei quali si erano complessivamente eseguiti m. 450,10 di perforazione. Questi sondaggi furono allaccremento proseguiti ed, attraverso difficoltà di vario genere dovute alla qualità di terreni ed ai numerosi livelli acquiferi attraversati, si raggiunsero al 30 giugno 1927 rispettivamente, nell'ordine esposto, le profondità di metri 705,70, 860,20, 497,10.

Le necessità di una maggiore conoscenza delle anticlinali costiere indusse ad eseguire un altro sondaggio in quella zona e si iniziò e proseguì sino a m. 507,10 (in sei mesi di lavoro) la perforazione di Likovum Pestiani usandosi uno dei tre dispositivi di recente acquisto e di tipo moderno adatti per profondità considerevoli (Wirth-Fauch). La preparazione di questo sondaggio fu particolarmente laboriosa per la pesantezza dei trasporti, che richiesero la costruzione di un lungo tratto di apposita rotabile e la sistemazione in diversi punti di quella esistente.

Avendo gli studi geologici, condotti con particolare cura, stabilito lo speciale interesse della zona di Penkova alla confluenza dei fiumi Sciusciza e Vlaina dove si erano avute già in precedenza le prime manifestazioni petrolifere importanti (pozzo di Drasciovizza aperto con risultati positivi dalle nostre truppe d'occupazione) e dove la Società S. I. M. S. A. ha recentemente raggiunto un orizzonte petrolifero produttivo di qualche valore, fu iniziato l'impianto di un altro pozzo che verrà eseguito con un altro dei tre dispositivi Wirth-Fauch acquistati.

Alla fine dell'esercizio 1926-27 si sono complessivamente perforati m. 2.120,10 raggiungendo così, dall'inizio delle ricerche, m. 2.570,10.

La perforazione di Selenizza fu sospesa alla profondità di m. 497,10 perchè gli elementi accertati con l'accurato esame geologico dei terreni attraversati fecero ritenere sterile ogni ulteriore approfondimento del sondaggio eseguito. Gli indizi peraltro comparsi e messi in rilievo da un minuto esame geologico e geognostico della regione, inducono a non abbandonare completamente le ricerche della zona ed

approfitando perciò di condizioni tectoniche favorevoli che si appalesano a nord ed a sud della perforazione sospesa, si sonderanno quei terreni con apparecchi a piccole profondità.

Un sondaggio è già stato fissato nella zona nord e gli si darà inizio fra breve.

I risultati delle ricerche nella zona costiera delle anticlinali dinariche intaccate dai pozzi di Trevlaser e Likovum sono tali da consigliare un maggiore approfondimento di quelle perforazioni ed una nuova ricerca nella zona di Selevelz. Pertanto i due pozzi continueranno sino oltre 1000 metri e si è disposto per i lavori preparatori per la nuova ricerca.

Sono stati inoltre eseguiti studi geologici completi anche di alcune regioni più lontane dalla base di Valona (Devoli e Lhusnia) nelle quali si hanno manifestazioni di un certo interesse. In seguito ai risultati degli studi fatti si sono decisi due sondaggi a piccola profondità e di primo orientamento nelle zone del Devoli.

Nell'esercizio 1926-27 per la gestione di cui trattasi si sono complessivamente spese lire **11.537.453,68** delle quali lire **1.009.469,26** per diritti di concessione e lire **4.957.915,42** per completamento dei macchinari ed attrezzi occorrenti al programma generale stabilito.

Colla convenzione 12 marzo 1925 e con quella 15 luglio 1926 sono stati messi sotto il nostro controllo rispettivamente ettari 47.213 e 117.825 di terreni con l'obbligo di eseguire rispettivamente entro il 31 dicembre 1930 almeno tre pozzi con profondità di 1000 metri, ed altri quattro pozzi a qualunque profondità (1^a concessione) ed entro il 1929 sondaggi per una profondità complessiva di m. 1000 (2^a concessione). Tenuto presente le profondità raggiunte ed il numero dei pozzi in corso di lavoro non vi è dubbio che queste condizioni di contratto saranno tempestivamente mantenute.

2. *Azienda Boschi.* — L'Azienda Boschi Albania creata con R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1915, non ha iniziato la sua attività. Con deliberazione n. 83 dell'11 maggio 1927 il Consiglio di Amministrazione ha deciso lo sfruttamento di alcune foreste dandone incarico alla predetta Azienda, la quale durante le trattative di acquisto ha dovuto constatare la mancanza, nelle legislazioni Albanesi, di norme procedurali rapide e sicure per l'accertamento irrevocabile del diritto di proprietà forestale.

Sono in corso pertanto pratiche per ottenere provvedimenti legislativi atti a derimere ogni eventuale controversia circa la pertinenza delle foreste da utilizzarsi affinché le trattative che si concluderanno, diano ogni affidamento di completo rispetto. Dopo di che si potrà iniziare, ove convenga, lo sfruttamento anzidetto.

ISTITUTO SPERIMENTALE.

18. **Nuova organizzazione dell'Istituto sperimentale.** — Come si è già accennato nel Capo I (vedi pag. 6) con R. decreto 4 novembre 1926, n. 1978, è stato costituito il R. Istituto sperimentale delle comunicazioni il quale ha assorbito, formandone due distinte sezioni, l'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato (Sezione ferroviaria) e l'Istituto superiore postale telegrafico e telefonico (Sezione poste e telegrafi). Il R. Istituto sperimentale è posto sotto l'alta dirigenza di un Comitato di amministrazione presieduto da S. E. il Ministro e costituito dai due Direttori generali delle ferrovie dello Stato e delle poste, telegrafi e telefoni e dai Direttori delle due sezioni.

La Sezione ferroviaria, avendo conservato le proprie funzioni, con l'aggiunta di qualche maggiore facoltà di prestazioni per le altre Amministrazioni ed enti pubblici e privati, non ha modificato sensibilmente durante l'anno finanziario la propria organizzazione, ed i pochi ritocchi a questa apportati cominciano ad avere sensibile effetto soltanto con l'inizio del nuovo anno finanziario 1927-28.

19. **Attività normale dell'Istituto.** — La produzione di lavoro malgrado perdurassero le ristrettezze di spazio e la limitazione di personale segnalate nel decorso anno, ha ancora segnato un incremento di circa l'11 % su quella del precedente anno 1925-26 nel quale si era fatto un notevole sforzo di avanzamento rispetto agli anni precedenti.

Tale produzione ripartita fra i 14 laboratori che compongono l'Istituto, si riassume nelle cifre statistiche seguenti:

Prestazioni normali di collaudo, controllo, esame e prove sperimentali di prodotti materiali od apparecchi.

1.	Laboratorio studi sui terreni e geologia.....	59
2.	Laboratorio materiali murari e petrografia.....	3.536
3.	Id. elettrotecnico.....	5.810
4.	Id. tecnologie fisico-meccaniche.....	626
5.	Id. metallurgia.....	6.988
6.	Id. tessuti e carte.....	2.937
7.	Id. legnami e xilografia.....	208
8.	Id. merceologia.....	440

9.	Laboratorio	leghe metalliche.....	794
10.	Id.	acque e disincrostanti.....	698
11.	Id.	combustibili	1.230
12.	Id.	tecnologie fisico-chimiche	519
13.	Id.	lubrificanti e illuminanti	658
14.	Id.	vernici e colori	498
TOTALE.....			<u>25.001</u>

Nelle cifre esposte è contemplata esclusivamente quella parte di lavoro dei laboratori che, riferendosi ad esame e controllo di campioni di gara, verifica di campioni di fornitura, analisi o prova sperimentale di materiali od apparecchi od organi di macchine, ecc., poteva essere rappresentata da un concetto concreto di prestazione definito in un complesso di analisi o di prove o di studi, analogo, per i diversi laboratori, nella forma e nel fine, per quanto molto disparato in atto in relazione alla varietà delle cose esaminate e studiate.

Devono aggiungersi alle prestazioni ordinarie dei laboratori sopra indicate, quelle dell'Ufficio di segreteria che, oltre a curare l'archivio, il protocollo e la corrispondenza, ha tenuto la gestione dei **16.127** campioni pervenuti all'Istituto e quelle dell'Ufficio tecnico che ha prodotto parecchie centinaia di disegni e loro copie e circa **3.000** micro e macrofotografie per i diversi laboratori e particolarmente per quello di metallurgia.

20. Studi e prestazioni speciali. — Diverso ordine d'importanza e più esteso e più vasto campo di attività hanno tutte quelle altre prestazioni dell'Istituto che comprendono le classificazioni delle merci in riguardo alla applicazione delle tariffe di trasporto od alla interpretazione ed eventuali ritocchi della nomenclatura o delle norme di carico o di imballaggio o delle precauzioni nei trasporti come delle cause o delle conseguenze di avarie. Così riescono particolarmente impegnative le perizie per danni nei trasporti o per valutazione di costi di lavorazione o produzione, i saggi fondamentali per la formulazione di prescrizioni tecniche di gara o di fornitura, nonchè gli studi speciali sui materiali ed organi tolti d'opera, dai servizi dell'esercizio, per usura o per avaria o rottura in servizio sia per vetustà, sia prematuramente per cause diverse, ai fini di dedurne elementi di studio e di giudizio sulla preparazione delle rispettive materie prime e sulla loro lavorazione.

Queste prestazioni, che rappresentano rispetto all'esercizio precedente un incremento del 16 %, si possono in via statistica riassumere come appresso :

PRESTAZIONI E STUDI SPECIALI

Laboratori	Classificazioni di merci e relazioni normali	Perizie, gare e prescrizioni tecniche	Studi e relazioni speciali	Totale
Studi terreni	—	12	47	59
Murari e petrografia	67	3	83	153
Elettrotecnico	6	9	2	17
Tecnologico, fisico, meccanico	15	19	38	72
Metallurgia	682	—	—	682
Tessuti e carte	29	97	19	145
Legnami	55	5	12	72
Merceologia	152	115	18	285
Leghe metalliche	—	1	2	3
Acque e disincretanti	1	—	13	14
Combustibili	—	1	1	2
Tecnologico fisico chimico	11	5	7	23
Lubrificanti	26	2	25	53
Vernici e colori	4	—	16	20
Totali . . .	1.048	269	283	1.600

Fra le prestazioni comprese in questa parte della statistica meritano particolare menzione le seguenti :

Studio comparativo di vari tracciati della linea in progetto Ribera-Burgio per il Ministero dei lavori pubblici; studio geognostico illustrativo del progetto del grande acquedotto del Peschiera per il Governatorato di Roma; vigilanza geognostica sui lavori delle direttissime Bologna-Firenze e Roma-Napoli e su quelli delle centrali idroelettriche in Piemonte ed in Emilia; studi geoidrologici del sottosuolo di Roma per il Governatorato; studio e relazione sulla disponibilità ed utilizzabilità dei caolini di Sardegna, per il Comitato di mobilitazione civile; studi geologici e geognostici in diverse zone dell'Albania per l'Azienda petroli d'Albania (Laboratori studi sui terreni e petrografia).

Studi sperimentali speciali sopra sostanze infiammabili e sugli apparecchi e mezzi di estinzione, sui gas compressi e liquefatti e relative norme di sicurezza e su apparecchi d'illuminazione (Laboratorio tecnologie fisico-meccaniche).

Estesi controlli di lavorazione dei materiali metallici e studi sui rapporti fra modo di produzione e di lavorazione e caratteristiche di resistenza al lavoro ed all'usura, speciali nel rispettivo impiego in servizio (Laboratorio di metallurgia).

Organizzazione del servizio di controllo delle forniture di vestiario e di equipaggiamento delle Milizie volontarie forestale e portuale e formulazione dei relativi capitolati tecnici (Laboratorio tessuti e carte).

Studio e produzione in economia, assunta poi dal Servizio trazione, di prodotti diversi d'uso delle officine in sostituzione di costose specialità esistenti sul mercato (Laboratorio tecnologie fisico-chimiche).

Studi sui metodi e processi di controllo e di sperimentazione degli olii per trasformatori (Laboratori elettrotecnica e oli minerali).

Organizzazione dei servizi di depurazione delle acque con gestione diretta degli impianti di depurazione, in concorso col Servizio trazione (Laboratorio acque e disincrostanti).

Studio dei metodi di produzione e di prova ed analisi dei prodotti industriali per vernici e smalti, e ricerche, in concorso con l'Ufficio sanitario centrale, degli effetti nocivi alla salute degli operai verniciatori di taluni prodotti manufatti o loro componenti sintetici, surrogati ai componenti normali (Laboratorio vernici e colori).

21. Contributo dell'Istituto a congressi e commissioni. — L'istituto sperimentale è intervenuto con delegazione propria o in rappresentanza dell'Amministrazione a diversi congressi o riunioni nazionali o internazionali come quelli per lo studio dei materiali da costruzione, per la classificazione dei materiali metallici, per le norme di elettrotecnica, per le prescrizioni di sicurezza nei trasporti e così via.

Esso ha inoltre preso parte a lavori di molte commissioni fra cui importantissima la commissione interministeriale per l'unificazione dei capitolati in unione a delegati di altri Servizi, il Comitato generale per la unificazione dell'industria meccanica, la commissione per le norme sui recipienti di trasporto dei gas compressi e liquefatti, la commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili al Ministero dell'interno, la commissione per le norme sui materiali da costruzione al Consiglio superiore dei lavori pubblici, la commissione speciale costituita dal Ministero dell'economia nazionale per lo studio delle risorse minerarie della Sardegna; la commissione governativa per gli studi sulla costruzione della ferrovia metropolitana di Roma e diverse altre minori.

SERVIZI SANITARI.

22. **Personale sanitario.** — Il numero degli agenti di ruolo in servizio al 30 giugno 1927 era di **239**, cioè **4** in più dell'anno finanziario precedente, chè tanti furono gli allievi ispettori medici assunti nel frattempo per concorso.

La situazione numerica del personale sanitario ausiliario alla data suddetta risulta dal seguente prospetto.

	in servizio al 30 giugno		differenze
	1927	1926	
<i>Sanitari ausiliari :</i>			
Medici aiuti	17	17	—
Consulenti	54	58	— 4
Specialisti	78	87	— 9
Medici di riparto nei grandi centri (compresi i provvisori).	251	260	— 9
Medici di riparto lungo le linee (compresi i provvisori) . .	1.458	1.528	— 70
TOTALE	1.858	1.950	— 92

23. **Visite sanitarie.** — Il numero delle visite sanitarie per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione, quiescenza e controllo eseguite nel 1926 (1) fu di **113.286** contro 109.633 del 1925: di esse **112.866** furono eseguite presso gli Ispettorati sanitari e **420** presso l'Ufficio sanitario centrale. Delle visite praticate presso gli Ispettorati sanitari **626** furono fatte al personale dei telefoni. Come dimostra il seguente prospetto, nel 1926 si verificò nel numero delle visite sanitarie eseguite un aumento di **3.653** rispetto all'anno 1925. L'aumento deve alle visite di revisione, di quiescenza e specialmente di controllo, ed è tanto più sensibile, in quanto si è verificata una contemporanea diminuzione di circa **2.300** visite di assunzione e di assegnazione alle funzioni.

(1) Per i dati statistici compresi in questo capitolo ci si riferisce in generale all'anno solare anzichè a quello finanziario. Tale criterio è stato seguito per rendere uniformi i dati del servizio sanitario ferroviario con quelli della Direzione generale di Sanità Pubblica ed anche perchè l'anno solare si presta meglio all'apprezzamento dei fenomeni morbosi, specialmente di quelli della malaria.

QUANTITATIVO DELLE VISITE SANITARIE.

	1926	1925	Differenza
Presso gli Ispettorati sanitari per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione, quiescenza e controllo	112.866	109.163	+ 3.703
Presso l'Ufficio sanitario centrale per controllo, in sede di appello, revisione di liquidazione di infortunio, vertenze disciplinari, ecc.	420	470	- 50
Totali	113.286	109.633	+ 3.653

Sono allo studio disposizioni legislative per le quali il personale sanitario delle ferrovie dello Stato dovrà essere incaricato pure delle visite degli agenti dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, e dell'azienda di Stato per i servizi telefonici, nonché delle visite al personale civile degli uffici centrali e periferici della Marina mercantile.

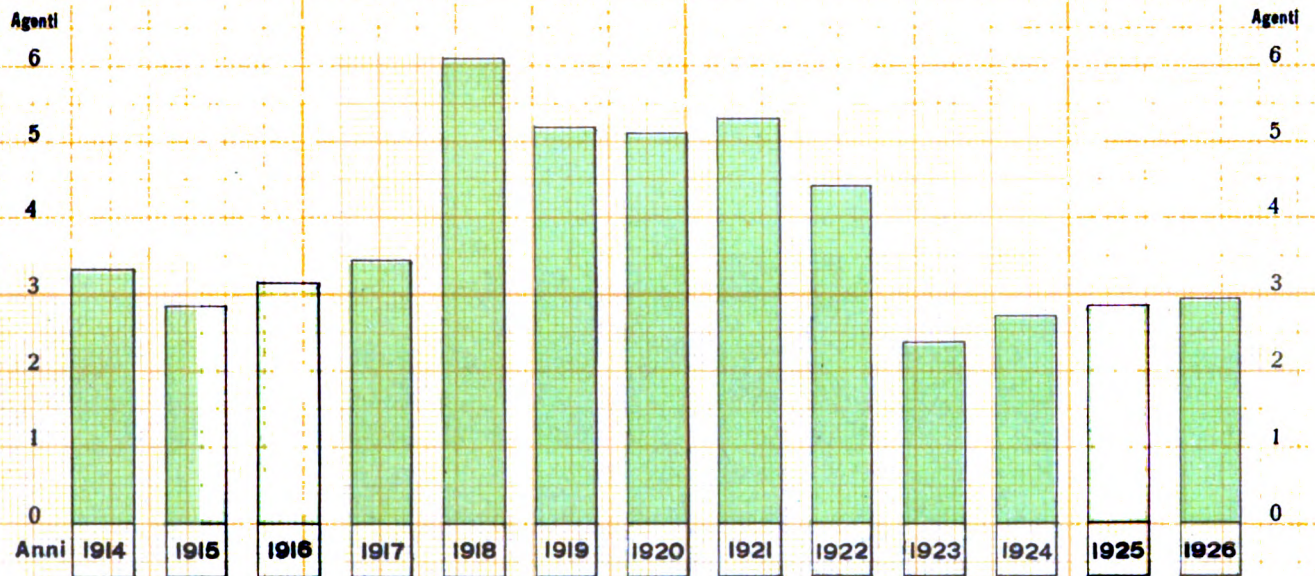
24. **Morbosità.** — La morbosità generale nel 1926 è rimasta quasi stazionaria rispetto al 1925; e più precisamente è di poco migliorata in alcuni dati, mentre presenta un lievissimo aggravamento in alcuni altri. Così la media frequenza percentuale è discesa di **0,28**; la durata per ogni caso è aumentata di giornate **0,25**; e la perdita di giornate per ciascun agente è salita da giornate 10,41 a giornate **10,64**; quest'ultima cifra relativa, che costituisce l'indice di maggiore importanza dal lato economico, pur essendo aumentata di **0,23** rispetto all'anno precedente, tuttavia non è più elevata del corrispondente indice della morbosità che si verifica nel personale addetto all'industria privata.

MORBOSITÀ GENERALE.

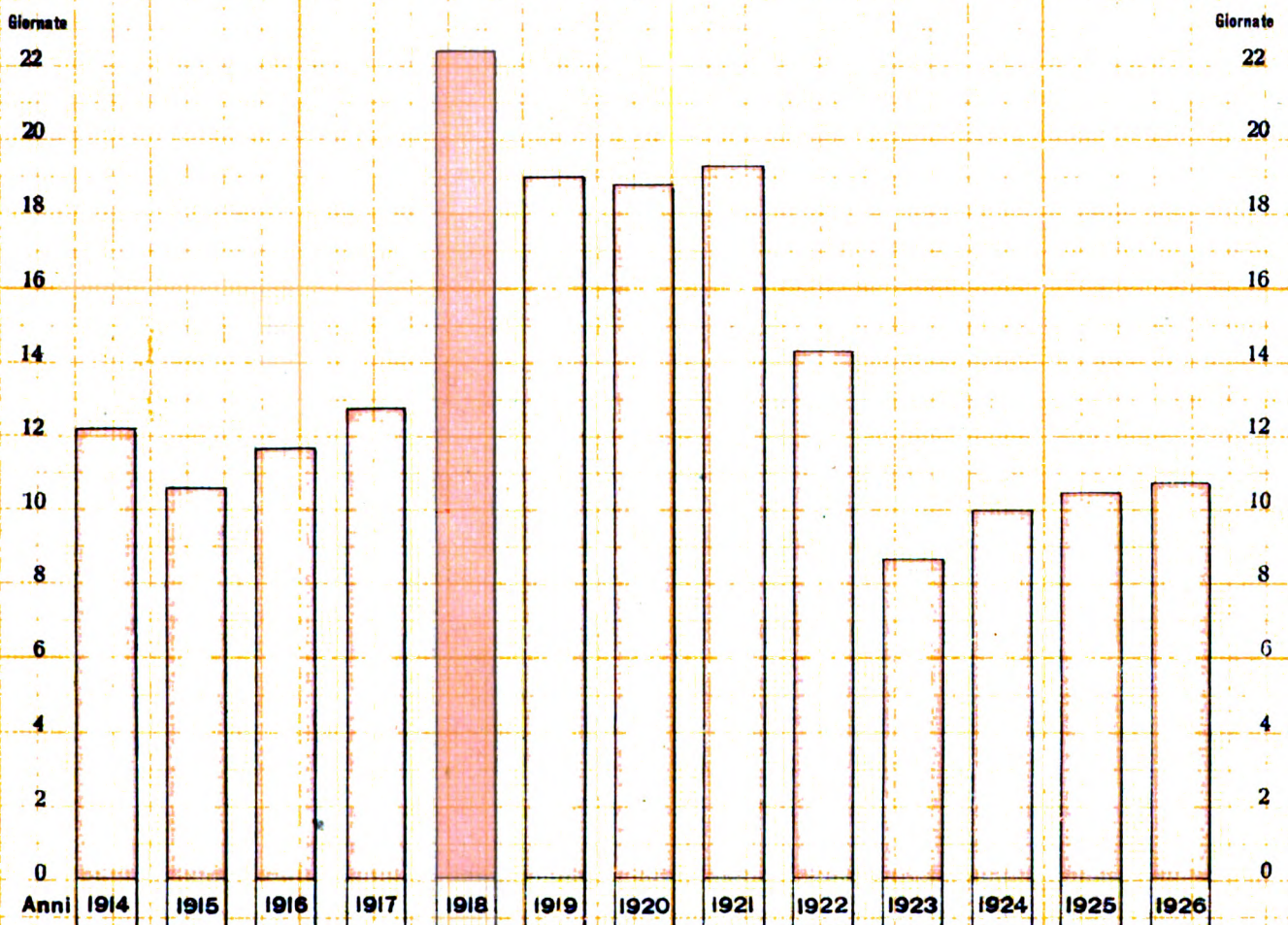
A N N I	Numero			Numero di casi su 100 agenti	Durata media in giornate per	
	degli agenti di ruolo	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		caso	agente
1926.	167.560	170.749	1.782.763	101,90	10,44	10,64
1925.	167.732	171.390	1.746.306	102,18	10,19	10,41
Differenze. . .	- 172	- 641	+ 36.457	- 0,28	+ 0,25	+ 0,23

Parimenti stazionarie nel numero o quasi furono le diverse manifestazioni morbose, prime tra esse le malattie da cause comuni, che della morbosità complessiva costituiscono l'elemento preponderante.

Morbosità complessiva.
Numero medio di agenti assenti giornalmente per malattie
e infortuni.



Numero medio annuale di giornate di assenza per malattie
e infortuni per ogni agente.



MORBOSITÀ PER CAUSE COMUNI.

ANNI	Numero			Numero di casi su 100 agenti	Durata media in giornate per	
	degli agenti	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		caso	agente
1926.	167.560	137.274	1.376.609	81,92	10,03	8,21
1925.	167.732	136.231	1.325.963	81,22	9,73	7,91
Differenze . . .	- 172	+ 1.043	+ 50.646	+ 0,70	+ 0,30	+ 0,30

Come negli anni precedenti le malattie reumatiche e dell'apparecchio digerente furono in prevalenza sulle altre affezioni : esse costituirono insieme quasi sei decimi di tutte le malattie generate da cause comuni sia come frequenza, sia come durata. Mentre però per una lunga serie di anni la morbosità è stata più elevata nel personale addetto ai treni (di macchina e di scorta) che non negli altri agenti, e nei centri ferroviari che non nelle rimanenti località, in quest'anno la differenza che negli ultimi tempi era venuta man mano riducendosi, è quasi del tutto scomparsa, tanto che i relativi esponenti coincidono ; anzi per il personale di macchina si ha — come frequenza e come media degenza per agente — un vantaggio rispetto al rimanente personale, come si rileva dal seguente prospetto.

MORBOSITÀ PER CAUSE DIVERSE.

	Numero			Percentuale dei casi sul totale degli agenti	Durata media in giornate per	
	degli agenti di ruolo	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		caso	agente
Influenza e forme reumatiche		56.901	440.137	33,96	7,74	2,63
Malattie dell'apparato digerente	167.560	39.327	311.879	23,47	7,93	1,86
Altre affezioni.		41.046	624.593	25,09	15,22	3,73
Totale malattie comuni .	167.560	137.274	1.376.609	81,92	10,03	8,21
Agenti di macchina	15.488	11.787	124.906	76,10	10,60	8,06
Agenti di scorta ai treni . .	18.066	17.238	150.413	95,42	8,73	8,33
Altre qualifiche	134.006	108.249	1.101.290	80,78	10,17	8,22
Totale . . .	167.560	137.274	1.376.609	81,92	10,03	8,21
Centri ferroviari.	100.184	86.884	826.109	86,72	9,51	8,25
Resto della rete.	67.376	50.390	550.500	74,79	10,92	8,17
Totale . . .	167.560	137.274	1.376.609	81,92	10,03	8,21

Il fenomeno confortante è in relazione coll'operá assidua di controllo, specialmente diretta a modificare la morbosità fra quegli agenti e in quelle località dove si presentava più alta; fra tali provvedimenti devesi in primo luogo annoverare quello pel quale in alcune grandi città il servizio di accertamento è stato in massima parte affidato a funzionari medici di ruolo.

25. **Infortuni.** — Per gli infortuni si è avuta una lieve diminuzione sia nella frequenza, sia nella durata per agente, pur essendo di poco aumentata la durata media di ogni caso :

INFORTUNI NEL COMPLESSO.

ANNI	Numero degli assicurati	Numero dei casi d' infortunio	Numero dei giorni di degenza	Percentuale dei casi sugli assicurati	Durata media in giornate	
					per infortunio	per assicurato
1926	158.770	16.701	266.918	10,52	15,98	1,68
1925	159.432	17.400	272.155	10,91	15,64	1,71
Differenza . . .	— 662	— 699	— 5.237	— 0,39	+ 0,34	— 0,03

E il maggior contributo è dato dagli infortuni delle officine, dove la frequenza e la degenza media per agente risultano sempre doppie di quelle di tutto il personale; però rispetto all'anno precedente anche gli infortuni degli operai accennano ad una diminuzione, colle stesse caratteristiche di quelli di tutto il personale assicurato.

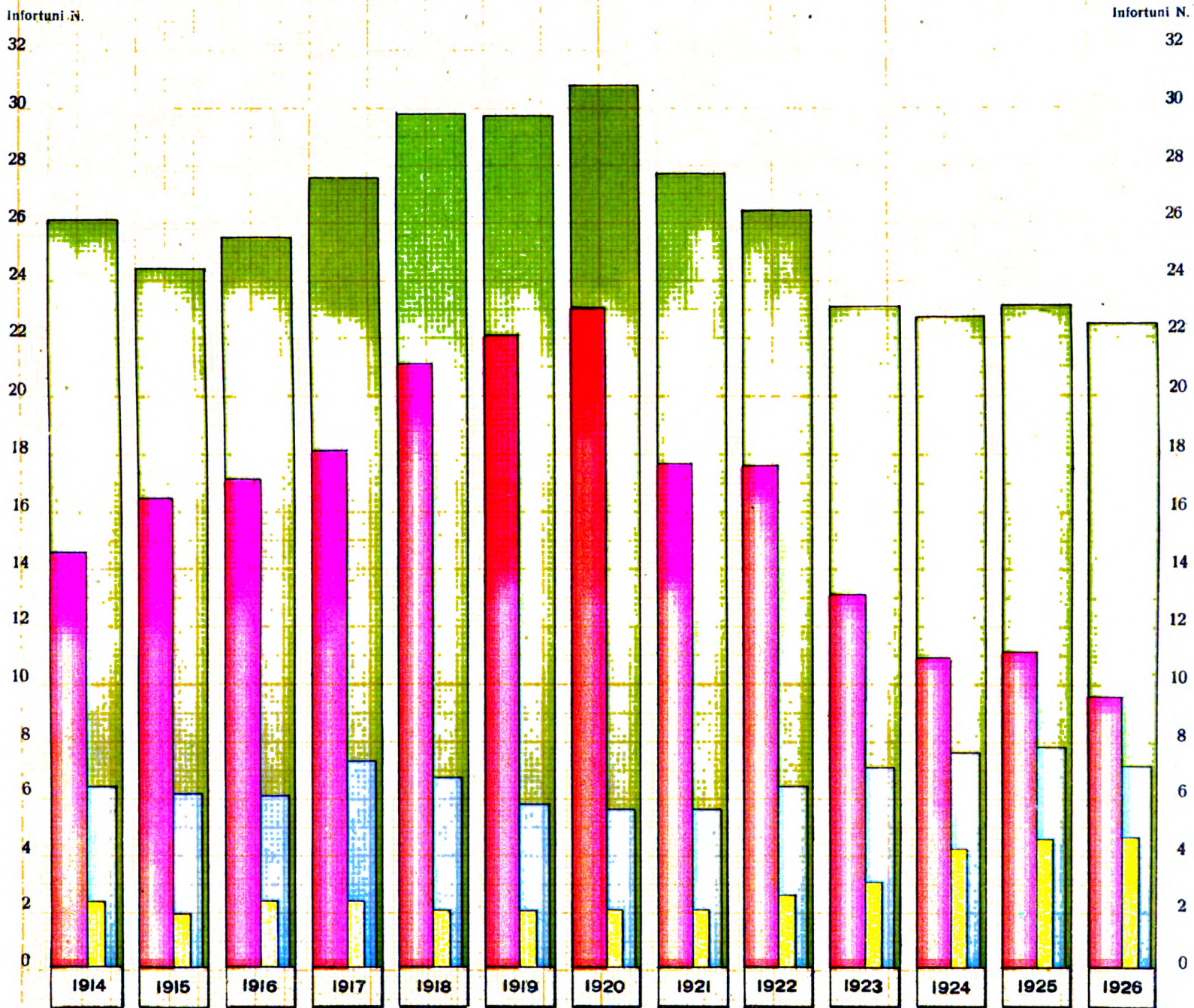
INFORTUNI NELLE OFFICINE.

ANNI	Numero assicurati nelle officine	Numero dei casi d' infortunio	Numero dei giorni di degenza	Percentuale dei casi sugli assicurati	Durata media in giornate	
					per infortunio	per assicurato
1926	8.739	1.815	30.621	20,77	16,87	3,50
1925	8.641	1.833	30.601	21,21	16,69	3,54
Differenza . . .	+ 98	— 18	+ 20	— 0,44	+ 0,18	— 0,04

Quanto agli avventizi straordinari, mentre fino a tutto il 1924 (e specialmente poi nel 1923 e 1924) s'infornavano in più larga misura che non gli agenti di ruolo, nel 1925 invece dettero luogo ad un fenomeno inverso, sia pure con lievissime differenze in meno rispetto al personale stabile e in prova; questo fenomeno si è ripetuto anche nel 1926, pur essendo ancora più piccole le differenze riscontrate.

Infortuni sul lavoro

Quantità annuale di casi per ogni cento agenti assicurati



■ Totale
 ■ Infortuni a sensi di legge (guaribili oltre i 5 giorni)
 ■ Infortuni guaribili entro 5 giorni
 ■ Infortuni compatibili col servizio

SPECIFICAZIONE DEGLI INFORTUNI FRA LE DIVERSE CATEGORIE DI AGENTI.

	Percentuale di infortuni sugli assicurati		Giornate perdute per ogni assicurato	
	1926	1925	1926	1925
Agenti stabili, in prova o avventizi sistemabili	10,59	11,05	1,70	1,74
Avventizi straordinari	8,45	8,16	1,16	1,13
Differenza	— 2,14	— 2,89	— 0,54	— 0,61

Nel 1926 si verificarono, in seguito ad infortunio sul lavoro, **75** casi di morte e **302** guarigioni con conseguenze, pari rispettivamente al **0,45** e all'**1,81** su 100 infortuni.

26. **Malaria.** — La quantità di chinino distribuita a scopo profilattico e curativo nel 1926 è stata di kg. **1.234.030** di bicloridrato in discoidi; **18.084** fiale per iniezioni ipodermiche; **107.178** cioccolatini al tannato e **753.768** tavolette antimalariche, per un importo complessivo di lire **1.116.678,11** di contro ad una spesa, per uguale titolo nel 1925, di lire 1.055.900,92, cioè con una differenza in più di lire **60.777,19**, da ascrivere unicamente al maggior consumo dei farmaci, sia per la cura delle recidive che per la bonifica umana.

La spesa complessiva contabilizzata nell'esercizio 1926-27 per il rifornimento dei vari preparati chinacei suaccennati ammontò a lire **800.000**.

La spesa totale occorsa per le protezioni meccaniche antianofeliche è stata nel 1926 di lire **800.482,01** di cui lire **221.198,99** per nuovi impianti e lire **579.283,02** per riparazione e manutenzione di quelli già esistenti.

Anche nel 1926 è stato largamente provveduto alla petrolizzazione delle acque stagnanti, alla regolare pulizia delle cunette, all'assetto dei canali, copertura di pozzi, colmate di cave di prestito ed altre consimili opere di piccola bonifica ovunque le condizioni del territorio ferroviario lo richiedessero.

È stata fatta — a titolo di prova — l'immissione di pesci antilarvali negli stagni del territorio ferroviario; e precisamente di 4.500 gambusie complessivamente in alcune località delle Romagne (Savio), sulla litoranea adriatica, su quella jonica (Sibari e Metaponto), in Sicilia (Valsavoia), in Sardegna (Chilivani).

La spesa che l'Amministrazione ha sostenuto nel 1926 per l'indennità da corrisponderci al personale che abita o presta servizio in località comprese in zone malariche, è stata di lire **5.921.476**, con un lieve aumento di lire **26.413** rispetto all'anno 1925.

La morbosità si presenta con dati più confortanti di quelli dell'anno precedente come risulta dal quadro che segue: di essi è particolarmente da mettere in rilievo il numero sempre decrescente di nuove infezioni, giacchè da 745 primitive che si ebbero nel 1924, si è discesi a 493 nel 1925 e a **305** nel 1926.

MORBOSITÀ MALARICA.

ANNI	Numero degli agenti in zona di malaria	Numero dei casi di febbre malarica			Numero dei casi di malaria su 100 agenti	Numero delle giornate di degenza per malaria	Durata media di ogni caso di malaria	Giornate perdute in media da ogni agente
		primitivi	recidivi	Totale				
1926 . . .	28.499	305	4.904	5.209	18,28	60.089	11,54	2,11
1925 . . .	29.215	493	6.004	6.497	22,24	73.547	11,32	2,52
Differenze .	- 716	- 188	- 1.100	- 1.288	- 3,96	-13.458	+ 0,22	- 0,41

27. **Quiescenze.** — Le proposte di collocamento in quiescenza per inabilità fisica nel 1926 furono **992** rispetto a 741 dell'anno precedente; di esse **786** riguardano personale addetto all'esercizio.

Tra le cause d'inabilità furono prevalenti quelle dovute a deficienze visive: **267**, di cui **30** come vere e proprie malattie oculari, **159** per vizi di rifrazione come causa esclusiva d'inabilità, **61** per vizi di rifrazione concomitanti con altre cause, e **17** per alterazione del senso cromatico. Seguono le malattie dell'apparecchio circolatorio (**232**), la tubercolosi (**144**), le conseguenze di traumi in servizio (**82**), le malattie dell'udito (**76**), quelle dell'apparecchio respiratorio (**59**), ecc.

28. **Igiene e profilassi delle malattie infettive.** — Particolare cura venne rivolta alla vigilanza igienica, specialmente per la profilassi delle malattie infettive. Venne attuata la sorveglianza sanitaria sui treni di pellegrini venuti in Italia per il Centenario Franceseano, seguendo le stesse direttive espletate per quelli dell'Anno Santo, in riguardo ai quali S. E. il Capo del Governo ebbe ad esprimere il suo compiacimento per l'opera svolta dal personale ferroviario.

In applicazione del R. decreto 2 dicembre 1926 si diedero disposizioni per la vaccinazione antitifida degli agenti addetti ai servizi di disinfezione ed in casi particolari anche di altri.

D'accordo con la Direzione generale di Sanità venne compilato e promulgato il regolamento per la profilassi delle malattie infettive nell'ambito ferroviario.

Si praticarono, come di consueto, le ispezioni igieniche ai ristoranti (**1.296**), alle carrozze-ristoranti (**235**), nonchè ai dormitori, latrine, ecc.

Nel laboratorio di igiene applicata si eseguirono **248** analisi (chimiche e batteriologiche) di acqua per uso potabile, **112** di vino, **117** di caffè, **323** esami bromato-

logici diversi, oltre a numerose ricerche d'indole clinica, fra cui **116** esami di sangue per la ricerca del parassita malarico.

In base ai risultati di ispezioni e di analisi, vennero comminate da parte del Servizio movimento e traffico circa un centinaio di multe agli esercenti dei ristoranti delle stazioni.

Fra i pareri dati in linea di massima e su particolari argomenti, si citano quelli sul lisoformio, su alcune questioni riguardanti le malattie del lavoro, sulla disinfezione dei veicoli per emigranti, sulla depurazione biologica.

Nella sede dell'Ufficio sanitario centrale si tennero tre corsi per l'abilitazione alle funzioni di disinfettatori, frequentati da 66 allievi.

Si pubblicarono inoltre le nozioni pratiche per la disinfezione dei carri bestiame, da servire alla preparazione all'esame per l'abilitazione alle funzioni di dirigente di tali operazioni.

In unione con altri Servizi interessati, si ebbe a studiare l'applicazione nelle ferrovie del progetto di regolamento per l'igiene del lavoro, facendo all'uopo delle proposte che vennero integralmente accettate ed inserite nell'edizione definitiva del detto regolamento approvato con R. decreto 4 aprile 1927, n. 530.

Sempre in rapporto con l'igiene e la patologia del lavoro si studiarono i casi di dermatosi sviluppatasi fra i verniciatori delle nostre officine e si proposero all'uopo gli opportuni provvedimenti profilattici.

29. Assistenza medica, farmaceutica, ospitaliera; cure speciali, forniture, protesi; mezzi di soccorso. — Le spese sostenute dall'Amministrazione per questi titoli nell'esercizio 1926-27 ammontano a lire **4.734.724,37** (al netto della somma di lire 1.010.510,97 per ricupero di spese d'ospitalità ed altre a carico degli agenti), e cioè lire 532.641,63 in meno dell'esercizio precedente.

I titoli per i quali si è ottenuta una diminuzione di spesa in confronto di quella dell'esercizio precedente, sono i seguenti:

- a) per un minor numero di certificati d'infortunio, lire 13.251,50;
- b) per una minore quantità di chinino acquistato, essendo state adoperate le scorte, lire 544.890,95;
- c) per minori acquisti di materiale di medicazione, essendo pure state adoperate le precedenti forniture, lire 666.966,70.

Si nota invece un aumento di spesa, specialmente pei seguenti titoli:

- a) per retribuzioni ai medici di riparto, lire 229.638,05; tale aumento è dovuto all'applicazione del R. decreto 1663 del 30 giugno 1925, col quale furono accordati miglioramenti al personale sanitario ausiliario;

b) per maggiori compensi nel servizio di guardia medica nella stazione di Roma Termini lire 9.519;

c) per aumento nelle rette ospitaliere ed aumento nei casi di degenza (oltre 800 in più dell'esercizio precedente, fatto dovuto specialmente alla circostanza che il contributo a carico dell'Amministrazione nelle spese di spedalità è stato esteso a un maggior numero di agenti), lire 489.924,76;

d) per radiografie, cure balneari, termali, ecc., lire 6.345,95;

e) per il costante aumento del costo degli apparecchi ortopedici e presidi chirurgici, lire 52.188,90.

Si è avuto poi un aumento nell'importo dell'entrata per ricuperi di spese d'ospedalità ed altre a carico degli agenti, in lire 156.336,97 in più dell'esercizio precedente.

Nella spesa di lire 4.734.724,37 di cui sopra non è compresa, in analogia a quanto fu praticato nei diversi anni, quella per il personale sanitario di ruolo.

30. Distribuzione dei mezzi di soccorso. — È continuata nell'esercizio 1926-27 la revisione generale dei mezzi di soccorso esistenti negli impianti della rete, iniziata nell'esercizio precedente, sostituendo i tipi di cassette in legno e di barelle antiquate ereditate dalle cessate società e ormai inadatte all'uso, con il tipo unico di cassetta di soccorso in lamiera zincata costruita dalle ferrovie dello Stato, e rispondente alle moderne esigenze.

La distribuzione dei mezzi di soccorso nei vari impianti della rete risponde ai seguenti criteri :

a) ogni stazione, fermata, posto di movimento, officina, deposito locomotive, squadra di rialzo, squadra ponti in ferro, magazzino, cantieri dei lavori, ecc. deve possedere almeno una cassetta di soccorso in lamiera zincata ed una barella a mano per trasporto feriti;

b) le stazioni di diramazione e di notevole importanza per traffico di viaggiatori e per densità di personale ferroviario debbono avere, oltre la cassetta di soccorso di cui sopra, un'altra cassetta di riserva da tenersi sempre al completo, chiusa e pronta per servirsene in caso di eccezionali bisogni ;

c) le stazioni più importanti per popolazione ferroviaria o per transito di viaggiatori dovranno avere, oltre le due cassette e la barella di cui sopra, anche una lettiga a due ruote per trasporto malati e feriti ;

d) qualcuna delle stazioni, di cui al gruppo precedente, che abbia fra le altre maggiore importanza per afflusso di viaggiatori, o che sia scalo di frequentati luoghi

di cura, dovrà avere, oltre ai suddetti mezzi di soccorso, anche una poltrona per trasporto malati.

La revisione generale e la distribuzione dei suddetti mezzi di soccorso secondo i criteri suesposti è già completa negli Ispettorati sanitari di Ancona, Firenze, Milano, Venezia, Trieste ed è stata iniziata negli Ispettorati di Napoli, Torino, Salerno, Bologna, Pisa.

La quantità dei mezzi di soccorso distribuiti nei vari impianti a tutto il luglio 1927 è così ripartita :

cassette di soccorso	N.	6.721
barelle di ferro	»	3.098
lettighe a ruote	»	169
poltrone per trasporto malati	»	76
carrozza soccorso presso la stazione di Roma Termini...	»	1

Nelle stazioni principali e presso le più grandi officine esistono n. **57** posti di pronto soccorso, che funzionano anche da ambulatori per la cura giornaliera degli infortuni ; di questi posti di pronto soccorso **18** annessi alle principali officine sono stati assunti in appalto dalla società « La Vigile » di Torino.

In tutti i posti di pronto soccorso è accantonata una rilevante scorta di materiale di medicazione per eventuali improvvisi bisogni.

Nell'occasione dell'anno Francese sono state pure istituite apposite stanze di medicazione nelle stazioni di Como, Lecco, Bergamo e Brescia.

Agli agenti delle stazioni e depositi officine vengono impartite periodicamente lezioni pratiche sulle prime cure e vengono distribuiti libretti con le istruzioni relative. Sono stati tenuti speciali corsi di istruzioni per i soccorsi d'urgenza da portarsi ai colpiti da correnti elettriche nei compartimenti di Napoli, Bari, Bologna, Firenze; sono stati distribuiti appositi libretti agli agenti interessati e sono stati affissi cartelli murali, di cui alcuni figurati, alle stazioni e agli impianti delle linee elettrificate.

In seguito alla costruzione di bagagliai di tipo speciale ad uso dei treni reali si è installata in ogni bagagliaio una cassetta grande di soccorso completa ad uso esclusivo del treno stesso ed integrata da una più piccola cassetta portatile con i rimedi più urgenti in consegna al funzionario medico di scorta al treno.

La spesa annua per l'acquisto ed il consumo del materiale sanitario occorrente per le cassette, gli ambulatori, sale mediche, ecc. si aggira intorno alle lire 300.000. Nell'esercizio 1926-27 sono state spese soltanto lire **33.948** perchè il magazzino centrale era stato approvvigionato nel 1925-26 di una scorta di materiale di medicazione sufficiente al consumo di un biennio.

ESERCIZIO DELLE FERROVIE SECONDARIE DELLA SICILIA.

31. **Lunghezza.** — La lunghezza della rete a scartamento ridotto della Sicilia era al 30 giugno 1926 di km. **461.814**, di cui km. **49.699** a dentiera. Tale lunghezza rimase la stessa al 30 giugno 1927 perchè durante l'anno non vi furono variazioni nella consistenza di tale rete.

32. **Materiale rotabile.** — La consistenza del materiale rotabile della rete a scartamento ridotto risulta dall'allegato n. 13.

Dal medesimo si rileva che dal 30 giugno 1926 al 30 giugno 1927:

le locomotive rimasero **85**;

le carrozze da 121 diminuirono a **120**;

i bagagliai rimasero **7**;

i carri da 578 salirono a **589** perchè se ne ricevettero **11** di nuova costruzione.

Il quantitativo disponibile durante l'esercizio 1926-27 fu in generale sufficiente ai bisogni del traffico di quella rete, ad eccezione dei periodi delle campagne granarie e concimarie, nei quali si risentì qualche deficienza di carri.

33. **Servizio dei treni.** — Il servizio misto viaggiatori e merci venne disimpegnato da tre coppie di treni su tutte le linee della rete a scartamento ridotto. Soltanto sul tratto di linea Palermo S. Erasmo-Villafrati venne disimpegnato da quattro coppie di treni.

Per il solo servizio merci venne anche effettuata giornalmente sulle linee: Palermo S. Erasmo - Corleone; Castelvetro - P. Empedocle; Dittaino-Piazza Armerina, una coppia di treni merci.

L'estensione della terza coppia di treni viaggiatori a tutti i tronchi di questa rete era stata decisa lo scorso anno con la speranza che il provvedimento giovasse allo sviluppo del traffico. Siccome però i risultati ottenuti non hanno corrisposto alle aspettative, i criteri di rigida economia che l'Amministrazione deve seguire, le impongono di ripristinare su alcune linee il servizio con due sole coppie di treni.

34. **Percorrenza dei treni e consumo di combustibili.** — Durante l'esercizio 1926-27 si effettuarono **1.470.631** treni chilometri per il servizio viaggiatori, merci e materiali, in confronto a 1.176.547 dell'anno precedente.

Il consumo del carbone fu di tonn. **22.286** rispetto a tonn. 22.132 dell'anno precedente, e quello delle materie grasse di tonn. **53** rispetto a 70 dell'anno precedente.

35. **Personale.** — Durante l'esercizio 1926-27 il servizio delle linee secondarie è stato disimpegnato da personale misto della soppressa Direzione di esercizio e delle Sezioni compartimentali.

In complesso però il personale addetto all'esercizio di tali linee è diminuito anche per esservi stato esteso il servizio delle assuntorie.

36. **Risultati finanziari.** — Nonostante l'avvenuta fusione delle linee secondarie con le altre a scartamento normale del compartimento di Palermo, si seguitano a tenere in separata evidenza tutti gli elementi contabili della gestione della rete a scartamento ridotto. Tali elementi per l'esercizio 1926-27, vengono riassunti qui appresso:

ENTRATE.

1. *Prodotti del traffico:*

a) Viaggiatori.....	L.	5.380.624,75	
b) Bagagli e cani.....	»	57.263,31	
c) Merci a G. V.....	»	353.596,21	
d) Merci a P. V.....	»	2.670.419,82	
TOTALE DEI PRODOTTI.....			L. 8.461.904,09

2. <i>Introiti indiretti</i>	L.	65.979,92	
3. <i>Ricuperi di carattere generale</i>	»	186,45	
4. <i>Entrate eventuali</i>	»	116.926,66	
			L. 183.093,03
TOTALE DELLE ENTRATE.....			L. 8.644.997,12

SPESE.

1. *Spese ordinarie:*

a) Personale.....	L.	16.907.052,60	
b) Forniture spese ed acquisti.....	»	6.375.720,05	
c) Manutenzione materiale rotabile.....	»	6.264.915,89	
d) Manutenzione linee.....	»	3.225.825,56	
e) Spese generali.....	»	2.021.702,53	
			L. 34.795.216,63

2. <i>Spese complementari</i>	»	1.848.813,88	
3. <i>Interessi ed ammortamento</i>	»	2.465.336,17	
TOTALE DELLE SPESE.....			L. 39.109.366,68
Disavanzo.....			L. 30.464.369,56

Confrontando queste cifre con quelle dell'esercizio precedente, si trova che le entrate ebbero un piccolo aumento di **528.000** lire dovuto in parte al servizio viaggiatori (per **372.000** lire) e per il resto alle entrate eventuali le quali diedero un sensibile maggior gettito per sistemazioni contabili riferibili ad anni precedenti.

Le spese aumentarono da milioni 36,64 a **39,11** principalmente a causa del maggior costo del combustibile (milioni **0,60** circa) e dei maggiori lavori di manutenzione eseguiti per completare la sistemazione della linea iniziati nel precedente esercizio.

Il disavanzo pertanto aumentò ancora passando da milioni 28,52 a milioni **30.46**. Dati questi risultati, si rende necessario intensificare gli sforzi per diminuire le spese di esercizio di queste linee e l'Amministrazione si ripromette di raggiungere l'intento sia con semplificazioni di servizio, sia con l'accennata riduzione di treni almeno sulle linee meno redditizie.

Fra le semplificazioni di servizio è da ricordare l'attuazione del *dirigente unico*, per la quale sono già in corso gli impianti dei telefoni all'uopo necessari, e l'impiego di automotrici di cui due sono già state ordinate e potranno fra breve entrare in servizio in via di esperimento.

NAVIGAZIONE.

37. **Notizie generali.** — Col decreto ministeriale 30 marzo 1927 già citato nel Capo I è stata soppressa, a decorrere dal 1° maggio 1927, l'unità speciale «Esercizio Navigazione», costituendo, con la stessa data, un Ufficio stralcio, alla diretta dipendenza del Servizio personale e affari generali, per la trattazione delle pratiche in corso e per la liquidazione della vecchia gestione.

38. **Ispettorato navigazione di Messina.** — Costituito in Riparto, dal 1° maggio 1927 è passato alla diretta dipendenza della Sezione materiale e trazione di Palermo.

In conseguenza dell'accennato provvedimento il personale amministrativo del cessato Esercizio navigazione fu assegnato — tranne quello necessario per l'Ufficio stralcio — ad altri Servizi.

Nell'anno finanziario 1926-27, l'Esercizio navigazione ha continuato la gestione delle linee dei ferry-boats attraverso lo stretto di Messina, fino al 30 aprile 1927, e quella del piroscafo «Adriatico» di proprietà dell'Amministrazione, fino alla cessione alla Società anonima navigazione «Corrado» di Genova avvenuta il 15 luglio 1927.

Il ferry-boat « Calabria » avendo necessità di importanti lavori di riparazione ai macchinari ed allo scafo, assai deperito per vetustà, trovandosi fuori servizio sin dal 7 febbraio, è stato radiato dalla flottiglia dello stretto di Messina e messo in vendita per demolizione in base a decreto di S. E. il Ministro, n. 1517, del 13 dicembre 1926. La vendita è stata eseguita nell'agosto del 1927 per lire **104.480**.

39. Servizio di ferry-boats attraverso lo stretto di Messina. — Il servizio fu disimpegnato da 5 unità, e cioè: « Messina », « Reggio », « Scilla », « Sicilia », « Villa ».

Durante l'esercizio 1926-27, sono state eseguite **8.508** doppie corse, ossia **6.680** per Villa S. Giovanni e **1.828** per Reggio Calabria trasportando in complesso **158.243** veicoli da e per la Sicilia, di cui **131.711** da e per Villa S. Giovanni e **26.532** da e per Reggio Calabria, con una differenza in più, rispetto al corrispondente periodo del passato esercizio, di **14.408** veicoli.

40. Situazione del personale e provvedimenti per la sistemazione. — Al 1° luglio 1926 prestavano servizio alla dipendenza dell'Esercizio navigazione n. 391 agenti, dei quali 259 di ruolo e 132 avventizi, così suddivisi:

Uffici 36 agenti di cui 2 distaccati presso la Direzione generale della Marina mercantile;

Ferry-boats (naviganti, operai e manovali) 319 agenti;

Piroscafi da carico 36 agenti.

Detto personale si ridusse al 1° maggio 1927, data in cui venne soppresso l'Esercizio navigazione, a **355** agenti, dei quali **245** di ruolo e **110** avventizi, così suddivisi:

Uffici **31** agenti di cui 2 distaccati presso la Marina mercantile;

Ferry-boats (naviganti, operai e manovali) **319** agenti;

Piroscafi da carico **5** agenti.

La differenza complessiva di 36 agenti in meno verificatasi nell'esercizio 1926-27 è da attribuirsi al passaggio di 5 agenti di ruolo ad altri Servizi, ed al disarmo del piroscafo « Adriatico » perchè in vendita.

Detto personale al 30 giugno 1927 si ridusse a **340** agenti di cui solo 294 addetti al servizio dei ferry-boats mentre gli altri furono incorporati fra il personale di altri Servizi pur conservando mansioni relative alla navigazione.

Cessata, a decorrere dal 1° gennaio 1926, la gestione delle linee postali, perchè concessa all'industria privata, ed essendo rimasto all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato soltanto il personale navigante adibito ai ferry-boats dello stretto di Messina — per il quale vigeva ancora il Regolamento approvato con decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393 — si è ravvisata l'opportunità, anche per

corrispondere all'aspirazione degli interessati, di disciplinare il trattamento economico e l'ordinamento giuridico di detto personale, incorporandolo nella massa ferroviaria, secondo le qualifiche ed i gradi corrispondenti, su basi analoghe a quello ferroviario ed assoggettandolo alle norme sancite dal Regolamento e dalle D. C. A. approvati con R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito in legge con la legge 21 marzo 1926, n. 597.

E pertanto venne emanato il R. decreto-legge 14 ottobre 1926, n. 1893, già citato a pag. 1 della Relazione.

I provvedimenti di tale decreto, andato in vigore dal 1° gennaio 1926, importarono una maggiore spesa di personale di lire **125.000** circa per 186 agenti di ruolo.

41. Introiti e spese dello stretto di Messina. — I prodotti dello stretto di Messina nel 1926-27 furono complessivamente di lire **10.140.836,81** così ripartiti:

Viaggiatori	L.	2.224.028,29
Bagagli	»	129.070,24
Merci a grande velocità.....	»	2.117.671,32
Merci a piccola velocità.....	»	5.670.066,96

Facendo il confronto con i risultati dell'esercizio 1925-26, in cui i prodotti ammontarono a lire 10.541.002,80 appare un minore introito complessivo di lire **400.165,99** dovuto ad un minore traffico delle merci a grande velocità, compensato solo in parte dal miglioramento del traffico viaggiatori, bagagli e merci a piccola velocità.

Le spese nel 1926-27 ammontarono in totale, a lire **10.087.768,07** (delle quali lire **3.993.039,30** di combustibile) con un aumento di lire **393.716,98**.

L'aumento delle spese in rapporto all'esercizio precedente è dovuto sia all'applicazione del R. decreto-legge del 14 ottobre 1926, n. 1893, con effetto dal 1° gennaio 1926 relativo al trattamento del personale, sia per le maggiori spese incontrate per le riparazioni dei ferry-boats.

Il servizio dello stretto di Messina ha dato nel 1926-27 un avanzo di lire **53.068,74**.

42. Gestione piroscalo « Adriatico ». — La gestione del piroscalo « Adriatico » anche nell'esercizio 1926-27 si è chiusa con un avanzo che, escluse le quote di interessi sul capitale e quelle di rinnovamento, è stato di lire **213.710,59** essendosi avuto un introito di lire **906.418,93**, di fronte ad una spesa di lire **612.708,34**.

Detto piroscavo effettuò dal 28 giugno 1926 al 1° gennaio 1927, due viaggi da Napoli per Rotterdam per il trasporto di carbone e cinque viaggi da Napoli a Terranova Pausania per il trasporto di materiale rotabile, traverse ed altro, tutti trasporti fatti per conto della Amministrazione ferroviaria.

Nei primi 2 viaggi trasportò oltre **14.500** tonnellate di carbone, e negli altri 5 viaggi trasportò complessivamente **10** macchine, **146** veicoli, **2** caldaie, **20.952** traverse ed altro materiale ferroviario.

Colla data del 5 gennaio 1927 il detto piroscavo fu messo in vendita, e non essendo stato raggiunto nella gara del 14 maggio 1927 il prezzo minimo stabilito dall'apposita scheda segreta per l'aggiudicazione, si procedette, in seguito a trattativa privata regolarmente autorizzata da S. E. il Ministro, alla cessione alla Soc. an. navigazione « Corrado » di Genova per il prezzo di lire **1.327.500**. La relativa consegna venne effettuata nel porto di Napoli il 15 luglio c. a.

UFFICIO MOBILITAZIONE.

43. **Organizzazione ed attività dell'Ufficio mobilitazione.** — L'Ufficio di mobilitazione ha continuato la sua attività, nella sfera di sua competenza, di cui alla legge 8 giugno 1925, n. 969.

Gli scopi precisi, cui esso ha mirato nell'anno in corso, sono stati essenzialmente due :

1) completare il decentramento, con l'impianto dei pochi reparti ancor mancanti ;

2) raccogliere con statistiche, studi, richieste ai vari Ministeri, ed alla Commissione suprema di difesa, tutti quei dati necessari per la compilazione del progetto di mobilitazione.

Attraverso il lavoro derivante da questi due enunciati, si sono dovuti seguire i reparti già in vita nel loro sviluppo e funzionamento, si sono cercati i nuovi uffici ed i locali relativi, e si è provveduto a svolgere e stabilizzare la nuova organizzazione nel suo procedimento burocratico.

E così, in riferimento al 1° punto, venne ultimato il decentramento, fondando i Reparti compartimentali di : Bologna, nel mese di novembre dell'anno scorso, quello di Bari, nel dicembre, di Cagliari, ai primi di gennaio c. a., di Firenze, pure nel gennaio ed infine di Ancona, nel marzo u. s.

L'Ufficio stralcio militare delle ferrovie dello Stato passò all'Ufficio mobilitazione tutte le sue ultime pratiche nel mese di settembre u. s., cessando così definitivamente di funzionare.

Dal canto suo, l'Ufficio centrale mobilitazione si accresceva di una terza e nuova Sezione, quella « Statistica e progetto », in aggiunta delle altre due già enunciate lo scorso anno.

Per quanto si riferisce al 2° punto, le statistiche e gli studi, hanno portato ai seguenti risultati:

a) conoscere esattamente, per ogni branca del Ministero, i mobilitabili, i dispensati, gli inabili, gli allogeni, i fiumani, gli ufficiali disponibili ed indisponibili; il tutto, distinto per servizio, impianto, classe, arma e specialità;

b) conoscere quanti siano gli appartenenti alle assuntorie ed imprese private, distinti questi per classe, con o senza obblighi militari, non avendo i medesimi titolo a dispensa perchè non statali ed essendo, l'importante materia, allo studio;

c) conoscere esattamente gli avventizi straordinari che non possono venire esaminati come i precedenti della lettera b) e di cui ai RR. decreti 1588 del 1919; 1361 del 1920; 2432 del 1923; alla disposizione ministeriale 1198 del 1925 ed alla circolare 70600 del 18 settembre 1924 e 3326 S.G. del 12 maggio 16° comma della Direzione generale delle ferrovie dello Stato;

d) completare lo studio circa il ritardo da concedere ai mobilitabili già rappresentato, in ogni dettaglio, al Ministero della guerra anche in una Commissione riunitasi il 14 maggio c. a. presenti i sigg. Direttori generali della leva, sottufficiali e truppa e delle poste e telegrafi, i sigg. Capi del personale delle ferrovie e delle poste e telegrafi, il Capo dell'Ufficio Centrale di mobilitazione ed il Capo di Stato Maggiore della Milizia ferroviaria; questione questa ancora allo studio presso lo Stato Maggiore del R. esercito;

e) esaminare i provenienti dalla R. aeronautica e tracciare in apposita commissione, della quale fece parte il Capo dell'Ufficio Centrale di mobilitazione, le linee generali circa la soppressione della dispensa ai militari in parola ricoprenti speciali mansioni.

Ed anche di questi provvedimenti se ne conosce officiosamente la prossima pubblicazione;

f) definire con i Compartimenti la questione riflettente le Sezioni ferroviarie mobilitate, dopo qualche nuovo dubbio sorto per la formazione degli elenchi relativi;

g) ultimare le pratiche per i militari provenienti dalla Croce Rossa e dalla R. guardia di finanza;

h) completare la statistica inerente agli agenti che attualmente fanno parte della Milizia ferroviaria divisi ora in dispensati e mobilitabili in relazione alla qualifica che rivestono nell'Amministrazione, divisi per classi, sia del 1° che del 2° bando;

i) compilare lo schema-progetto per la Commissione Suprema di Difesa a suo tempo ritornato dall'Alto Consesso incondizionatamente approvato;

l) compiere gli studi relativi alla militarizzazione e all'assimilazione, non ancora definiti ma per i quali si sono rivolte nuove premure e concrete proposte alla Commissione Suprema di Difesa di cui alla precedente lettera i);

m) compiere studio relativo alle Compagnie secondarie, tramvie extra-urbane, filovie, ecc. dopo le riunioni di commissioni tenutesi presso il Ministero dei lavori pubblici;

n) richiedere al Ministero della guerra, la soluzione di nuovi problemi matricolari, per ottenere di preparare la tessera con fotografia agli ufficiali indisponibili, per prendere opportuni accordi circa la consegna delle seconde copie dei modelli 5 e ritiro della prima copia, tra Riparti compartimentali di mobilitazione e Delegazioni trasporti, circa gli allogeni, ecc.;

o) esaminare gli agenti che risultavano condannati, attraverso l'esame dei fogli matricolari e delle copie di sentenza;

p) revisione vecchi modelli 5 concessi prima della fondazione dell'Ufficio sulla scorta dei fogli matricolari;

q) parificare e sistemare con le Delegazioni le due copie dei modelli 5;

r) parificare con i Distretti gli ufficiali indisponibili, in relazione agli stati di servizio;

s) revisionare gli inabili in base alla circolare 62 G. M. del 30 gennaio 1927 e sulla scorta dei documenti militari, di pensione, ecc.;

t) studiare la unificazione del modello 5 con una sola copia da tenersi presso i Riparti compartimentali di mobilitazione; studio sino ad oggi non approvato dal Ministero della guerra;

u) definire col Ministero della guerra la trattazione delle pratiche di avanzamento e dei rapporti informativi annuali per gli ufficiali dipendenti.

Questi, in sintesi, i lavori svolti dall'Ufficio mobilitazione, ad illustrazione dei quali si forniscono i seguenti dettagli riepilogativi :

1. in seguito al proscioglimento della classe 1887, sono stati annullati dal 1° gennaio 1927, 4.980 mod. 5, e si è provveduto ad ottenere altrettanti fogli di congedo assoluto mod. 83 che vennero consegnati agli agenti interessati ;

2. sono state inoltrate alla Delegazione trasporti militari 13.401 proposte di mod. 5 e ne sono state restituite approvate 6.313 a tutto il 30 giugno 1927 ;

3. è stato provveduto alla raccolta dei documenti militari (foglio di congedo assoluto, certificati di esito di leva, ecc.) per 5.635 invalidi e riformati ;

4. è stata iniziata e proseguita la parifica dei mod. 5 con le Delegazioni trasporti ; lavoro riflettente 71.806 mod. 5 concessi, le cui prime copie, per ragioni varie, non trovavansi più nel necessario ordine presso le competenti Delegazioni ;

5. si è preceduto, da parte dei Riparti compartimentali di mobilitazione, alla revisione dei modelli 5 concessi a 29.301 agenti, prima della loro fondazione, e ciò, sulla scorta del foglio matricolare, anzichè del foglio di congedo, come antecedentemente ed erroneamente praticavasi. In tal modo, è stato possibile accertare che di essi 820 avevano riportato condanne, dei quali, 102, per reati non compatibili con la concessione della dispensa, provvedendo alla relativa sospensione ;

6. indisponibilità : nell'anno scorso il numero delle dichiarazioni di indisponibilità, ottenute dal Ministero della guerra, fu di 1.698. Questo numero è salito in quest'anno a 1.849, sicchè nell'anno si sono ottenute altre 151 dichiarazioni di indisponibilità.

Gli ufficiali disponibili in congedo regolarmente verificati e catalogati ammontano a tutt'oggi a 1.592.

Ciò, nei riflessi delle sole ferrovie, e prescindendo perciò dalle altre due branche, cui è preordinato l'ufficio : poste, telegrafi e telefoni e marina mercantile.

In relazione agli esposti lavori, e sulla base degli elementi che l'Ufficio ha potuto definire nella sua competenza, fin dove, cioè, non vi è stata interferenza di altri organi, si è tracciato nel suo schema sostanziale il progetto di mobilitazione, al cui completamento si provvederà non appena saranno state definite le suaccennate questioni dipendenti dagli altri organi.

DOPOLAVORO FERROVIARIO.

44. **Sviluppo e organizzazione.** — L'Ufficio centrale del Dopolavoro ferroviario costituito in base al R. decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, convertito in legge con la legge 18 marzo 1926, n. 562, ha continuato la sua attività nell'esercizio 1926-27 con un incremento nella quantità degli aderenti, che aumentarono da 139.645 a **147.590**, ivi compresi **1.677** medici di riparto.

La quantità e le sedi delle istituzioni di Dopolavoro ferroviario costituite al 30 giugno 1927 risultano dalla cartina allegata. Le istituzioni sono aumentate da 125, quante erano al termine dell'esercizio precedente, a **203**, con un incremento di 81, tenuto conto che tre di esse, costituite nello scorso esercizio, furono per varie ragioni soppresse o incorporate con altre.

A tali istituzioni, denominate *Dopolavoro ferroviari*, sono associati circa **85.000** agenti, con un incremento di 35.000 sull'esercizio precedente. Non solo però agli agenti che appartengono ad esse è rivolta l'azione dell'Ufficio centrale, ma anche a tutti i rimanenti ad esse non ascritti, principalmente perchè residenti in località isolate.

La Commissione centrale del Dopolavoro ferroviario ha tenuto durante l'esercizio **16** sedute adottando **589** deliberazioni. Per effetto di esse l'organizzazione del Dopolavoro ferroviario è stata vieppiù disciplinata, essendosi meglio precisato il programma d'azione ed essendosi adottato per le istituzioni uno Statuto-tipo che, ripetutamente modificato sulla base dell'esperienza, ha dato forma concreta alla perfetta comunione di finalità e d'intenti fra il Dopolavoro ferroviario e l'Associazione nazionale fascista ferrovieri dello Stato.

Fu introdotto il criterio della partecipazione al Dopolavoro ferroviario dei soli agenti di riconosciuta fede nazionale e quello della nomina alle cariche sociali di agenti appartenenti al Partito e all'Associazione, ripristinando la rappresentanza di quest'ultima nella Commissione compartimentale.

Furono perfezionate le norme disciplinari e contabili, attuando il controllo sulle istituzioni e sugli aderenti. Fu raccolto in apposita pubblicazione tutto quanto riguarda la tenuta dei libri contabili dei Dopolavoro prescritti dallo Statuto-tipo, libri che furono gratuitamente forniti. Un piccolo Corpo ispettivo ha integrato tali provvidenze eseguendo molteplici verifiche ed ispezioni con risultato soddisfacente, salvo due casi.

Costituito il Dopolavoro postelegrafico, è stata ammessa, con vincolo di reciprocità, l'appartenenza al Dopolavoro ferroviario degli aderenti a quello, quando in

determinate località essi non siano in numero sufficiente per riunirsi in una istituzione autonoma; di questa facoltà il Dopolavoro postelegrafonico si è valso per 14 località, il Dopolavoro ferroviario non ha avuto necessità di invocarla.

Furono costituite, e si radunarono ripetutamente speciali commissioni, rispettivamente per gli acquisti in genere, per l'esame e l'acquisto degli apparecchi radiofonici, per le sedi dei Dopolavoro nei locali dell'Amministrazione, per la scelta dei libri da includere nelle biblioteche circolanti compartimentali.

45. **Dopolavoro di confine.** — Parecchi Dopolavoro di confine sono stati costituiti nell'esercizio 1926-27, nel quale ha avuto pure inizio l'attività di alcuni altri, sebbene riconosciuti nell'esercizio precedente.

Funzionavano al termine di questo i soli Dopolavoro di Ventimiglia, Bardonecchia e Brennero. Funzionava stentatamente quello di Chiasso, l'unico in territorio estero.

La speciale condizione di questo Dopolavoro attrasse l'attenzione dei Fasci all'estero e del cessato Commissariato per l'emigrazione, che propugnarono la costituzione a Chiasso di un Dopolavoro italiano unico, con la partecipazione dei ferrovieri, dei postali e dei doganali, con congrue sovvenzioni da parte di ciascuna Amministrazione. Il concetto fu approvato dalla Commissione centrale, che ha ottenuto che nel Consiglio direttivo del nuovo Dopolavoro italiano, già costituito e inaugurato, i ferrovieri siano adeguatamente rappresentati.

Anche a Fiume poco si era fatto, mancando i locali. Ora questi si sono trovati, e il Dopolavoro ferroviario svolge in sede degna una soddisfacente attività.

Nell'esercizio 1926-27 sono stati riconosciuti i Dopolavoro di Domodossola, Luino, Tarvisio, Piedicolle e Postumia. Sono così 10 i nostri Dopolavoro di confine, ai quali la Commissione centrale ha assegnato un separato stanziamento in relazione alla delicatezza e all'importanza della loro funzione, che è anche quella di mostrare ai popoli confinanti non solo la bellezza della provvidenza largita dal Duce ai lavoratori, ma anche l'entusiasmo col quale questi tale provvidenza hanno accolta.

46. **Stampa e propaganda.** — Il Bollettino mensile del Dopolavoro ferroviario, dopo il suo 14° numero si è fuso colla *Diana Ferroviaria*, organo quindicinale in sei pagine dell'Associazione nazionale fascista ferrovieri dello Stato, che ha assegnato alla parte dopolavoristica le due pagine centrali.

Si è così espressa anche esternamente la stretta colleganza fra l'istituzione squisitamente fascista del Dopolavoro ferroviario e l'Associazione nazionale fascista ferrovieri dello Stato che, alle condizioni stabilite in accordo fra il Segretario generale e la Commissione centrale, si è impegnata a distribuire il giornale alla totalità degli agenti, come avveniva pel cessato Bollettino mensile.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
FERROVIE DELLO STATO
UFFICIO CENTRALE
DEL
DOPOLAVORO FERROVIARIO
ISTITUZIONI RICONOSCIUTE
AL 30 GIUGNO 1927



Si sono così anche eliminati alcuni inconvenienti, è stata conseguita una sensibile economia, si è ottenuta maggiore attualità delle notizie dopolavoristiche data la quindicinalità del giornale; si sono pure potute mantenere, mediante opportuni avvicindamenti, tutta le rubriche del cessato Bollettino.

Quanto alla *propaganda*, tutta l'azione dell'Ufficio centrale mira alla diffusione attraverso tutte le forme del Dopolavoro delle altissime finalità nazionali. Si ricorderà particolarmente l'avvenuta distribuzione di oltre 3.000 volumi di autori quali S. A. R. il Duca d'Aosta, Margherita Sarfatti, S. E. Augusto Turati, Giorgio Pini, Luisa Zeni, Stefania Türri, ecc., l'abbonamento, di tutte le istituzioni al *Popolo d'Italia* e ad altre pubblicazioni politiche e agricole fasciste, la distribuzione di quadri di propaganda nazionale e quella, in corso, di artistiche targhe in bronzo coll'effigie del Duce.

47. Dopolavoro domestico, igienico, assistenziale. — Anche in questo esercizio, allo scopo di incitare gli agenti che abitano nelle case economiche alla buona tenuta di queste, sono state stanziare lire **12,500**, colle quali saranno costituiti « premi del Dopolavoro » agli inquilini delle abitazioni meglio tenute. Sono state distribuite agli agenti che prestano servizio in località isolate 40.000 copie del pregevole calendario sociale di Padre Semeria. Tenute poi presenti le necessità delle famiglie degli agenti che hanno figliuoli che frequentano le scuole, si sta provvedendo a fornire a modico prezzo quaderni scolastici con illustrazioni e diciture di propaganda. Infine, oltre a tutte le agevolazioni connesse all'esibizione della tessera dell'Opera nazionale Dopolavoro, molte istituzioni ne hanno ottenute altre di carattere locale, specie presso i medici e le farmacie.

A mezzo del giornale si sono fornite agli agenti letture educative e dilettevoli, esaltando atti di onestà, di valore e di lavoro. Pure attraverso il giornale ha avuto luogo un riuscito concorso di bellezza e di salute tra i figliuoli degli agenti, e si sono diffusi precetti di igiene e di puericoltura. La propaganda igienica è stata pure ampiamente eseguita nei Dopolavoro dagli Uffici sanitari compartimentali e dalla classe dei medici di riparto, che del Dopolavoro ferroviario si è resa particolarmente benemerita.

Si sono infine aperti ristoranti economici a Rivarolo, Sampierdarena, Milano e Gorizia.

48. Dopolavoro agrario. — In questo campo, dopo la propaganda, si è rapidamente passati all'azione procedendo direttamente all'impianto lungo le linee della Sardegna e del Compartimento di Napoli di 30 stazioni sperimentali di pollicoltura con 60 pollai e fornendo, insieme con questi, accessori, animali e mangimi. Tale espe-

rimento ha dato risultati lusinghieri, seguiti e controllati, nella deposizione delle uova, che furono in genere prodotte nella misura di 20 per capo e per mese, mentre la media nazionale annua oscilla da 80 a 100. Tale notevole risultato deve essere anche alla cura e alla diligenza degli agenti consegnatari.

Dato ciò si sta ora, sulla base di un programma più ampio approvato dalla Commissione centrale, dando opera alla diffusione e alla razionale intensificazione degli allevamenti non solo di polli, ma anche di conigli e di api (già esistenti in qualche zona) nonché della coltura di ortaggi e di alberi da frutta. Si procurerà pure di dare largo sviluppo, ovunque sarà possibile, alla gelso-bachicoltura, d'intesa con l'Istituto serico nazionale.

Un importante ausilio per la riuscita di queste iniziative è stato determinato dalle disposizioni che consentono la cessione agli agenti e ai Dopolavoro ferroviari, mediante modico canone, delle aree adiacenti ai fabbricati dell'Amministrazione e dei terreni suscettibili di sfruttamento agricolo. Per la Sardegna tali cessioni saranno a titolo gratuito.

Il programma accennato è già in atto e sarà applicato in tutti i Compartimenti. Si fa poi presente che varie Istituzioni hanno costituito dei Dopolavoro agrari esplicando varie attività e indicando concorsi a premi: citiamo Rimini, Verona, Arquata, Lucca, Pisa, Viareggio.

Il Dopolavoro ferroviario ha infine posto a disposizione del Concorso per l'abbellimento delle stazioni la somma di lire 20.000.

49. Dopolavoro educativo e culturale. — Hanno avuto ampio impulso anche in questo esercizio le scuole professionali, sempre largamente frequentate e incoraggiate con compensi agli insegnanti e premi agli alunni. Si sono poi avuti corsi completi e con buoni risultati anche su materie non strettamente attinenti al servizio, come le lingue estere a Roma, Genova e Sampierdarena, l'elettrotecnica a Roma, geometria, aritmetica e disegno a Portici, Pietrarsa e Benevento, corsi per la licenza di maturità a Sulmona premiati con medaglia di benemerita dal Ministero dell'istruzione e materie varie a Bologna.

La sorveglianza su questi corsi, che l'Ufficio centrale ha vivamente raccomandato, è stata praticata con cura particolare in alcuni Compartimenti, fra cui si cita Napoli, dove ottimi, sono stati i risultati. Spesso l'attività culturale delle istituzioni è stata integrata con gite istruttive.

Per le biblioteche, oltre quelle costituite presso la quasi totalità dei Dopolavoro, è imminente l'apertura di quelle Compartimentali di Roma e di Trieste. Tali biblioteche, che saranno seguite da altre nelle varie sedi compartimentali, comprenderanno libri alla cui scelta ha presieduto apposita Commissione ed avranno carattere cir-

colante. Importanti offerte di libri e di denaro per le biblioteche sono affluite per ottima iniziativa dell'Ufficio sanitario centrale.

Ha avuto luogo con buoni risultati un concorso a premi per la medaglia e il diploma del Dopolavoro ferroviario. Ne è stato indetto un altro per un libro di geografia ferroviaria.

Speciali cure sono state ancora rivolte alla propaganda cinematografica. Oltre ad apparecchi di grande modello, dei quali sono state in questo esercizio dotate alcune maggiori istituzioni, è continuata la distribuzione ai Compartimenti degli apparecchi normali, saliti da 10 a **33**. Nessun acquisto ulteriore è stato invece eseguito di apparecchi Pathé Baby che sono risultati bene accetti nei piccoli centri, per quanto limitata sia la loro cineteca nei riguardi dei soggetti che interessano il Dopolavoro.

La Cineteca per apparecchi normali si è assai arricchita, passando a **60.000** metri dai 13.000 dello scorso esercizio. L'Ufficio centrale ha poi portato a termine il grandioso film di 8.000 metri, diviso in sette parti, su « Le ferrovie dello Stato », proiettato in moltissime località con pieno successo e spesso illustrato da conferenze. Sono ora in corso di esecuzione, sempre a cura dell'Ufficio centrale, le due films « Il carbone bianco » e « La direttissima Roma-Napoli ».

È imminente una prima fornitura di radiofoni ai Compartimenti e alle istituzioni.

50. Dopolavoro sportivo e ricreativo. — Ha assunto in questo esercizio un grande impulso, cui ha potentemente contribuito l'attivissima azione esplicata dal Fascismo per l'incremento di tutte le attività sportive. Il Dopolavoro ha potuto così registrare belle manifestazioni in tutta Italia, ivi compresa quella centro-meridionale, affermatasi con lo sviluppo del nuoto e del canottaggio — particolarmente raccomandato da S. E. il Ministro — a Napoli e località vicine e con manifestazioni calcistiche, ciclistiche e podistiche a Messina, Palermo, Aversa, Taranto, Napoli, Aragona Caldare, Reggio Calabria, ecc.

Considerando questa attività nel suo complesso si può affermare che tutti gli sports sono stati praticati dai soci: cospicuo è stato l'apporto della magnifica Milizia ferroviaria, che ha trionfato in molte ed aspre competizioni, costituendo esempio e incitamento efficace.

Moltissime e importanti sono state le manifestazioni sportive nell'esercizio: si citano fra le più notevoli, il grandioso successo del Dopolavoro ferroviario di Cagliari, a Liegi; le gare sciistiche a Bardonecchia e a Monte Bondone sopra Trento; l'attività dei gruppi alpini di Milano e di Verona; le molteplici manifestazioni nautiche, attraverso le quali cominciano a farsi luce ottimi campioni; i raids ciclistici

Reggio Emilia-Roma, Milano-Roma, Ravenna-Roma e Roma-Gardone; i campionati di nuoto svoltisi a Roma coll'intervento di S. E. Turati, quello bocciofilo di Torino, quello ciclistico di Novi Ligure, cui seguirà quello di pugilato a Napoli. Degno di menzione il raid Roma-Fiumicino e ritorno dei bravi canottieri di Roma. Tali risultati sono assai lusinghieri, e miglioreranno sempre più ove l'attività sportiva sia sempre più sorretta e incoraggiata secondo gli intendimenti espressi ripetutamente da S. E. il Ministro ricevendo i ciclisti e gli atleti.

Nel campo ricreativo si rileva la costituzione e la prosecuzione dell'attività di bande musicali, fra cui numerose quelle della Milizia; la costituzione di filodrammatiche, due delle quali, quelle di Firenze e di Milano, diedero ottima prova nel primo concorso indetto dall'Opera nazionale Dopolavoro; infine l'attività in vari centri di gruppi corali e filarmoniche.

51. Proventi e spese del Dopolavoro. — Computando l'avanzo dello scorso esercizio portato a nuovo, giusta il decreto 25 ottobre 1925, n. 1908, i proventi del Dopolavoro ferroviario ammontarono, nell'esercizio 1926-27, a lire **4.653.231,15** cui si contrappone una spesa di lire **3.575.594,24**, con un avanzo di cassa di lire **1.078.136,91**.

La spesa inerente al Dopolavoro ferroviario è stata in questo esercizio più elevata che in quello scorso; ciò devesi attribuire, oltre alla più ampia ed intensa attività esplicata dall'Ufficio centrale, al fatto che nello scorso esercizio essa si limitò a meno di sei mesi e all'altro che al termine dell'esercizio stesso esistevano impegni assunti ed insoluti per una somma di circa lire 450.000, impegni che alla chiusura 1926-27 sono di gran lunga inferiori.

Da notarsi infine che per questo esercizio era stato eccezionalmente consentito ai Compartimenti di erogare, oltre le somme previste cogli stanziamenti 1926-27 anche i residui non erogati sugli stanziamenti 1925-26, ascendenti a lire 50.000 circa; e che nel 1926-27 si sono dovute fronteggiare spese d'impianti particolarmente ingenti per molte istituzioni importanti, fra le quali tutte quelle sorte nelle Sedi compartimentali.

SERVIZI CONTABILI, FINANZIARI E DI RISCONTRO.

52. Servizi contabili e finanziari. — Nell'esercizio 1926-27 furono emessi **238.278** documenti di entrata e di spesa contro 220.704 nel 1925-26 con l'aumento di **18.000** circa, dovuto principalmente ai più numerosi mandati emessi dai vari organi del Servizio lavori per il pagamento di maggiori lavori eseguiti.

Le entrate ed uscite di cassa furono rispettivamente di lire **9.377.763.167,29** e lire **9.393.853.136,61**.

Si è avuto così un minore movimento di circa un miliardo e mezzo sia nelle entrate che nelle spese, rappresentato dal minor giro dei fondi delle Casse periferiche e quella di Roma, ma soprattutto dalle minori liquidazioni finanziarie effettuate col Ministero delle finanze nei cui rapporti si era addivenuti nell'esercizio 1925-26 al pareggio di notevoli pendenze.

Tutti i servizi finanziari come quelli contabili si sono svolti con la consueta regolarità.

Il Servizio ragioneria, oltre che attendere alla consueta esplicazione del suo organico mandato di riscontro e di riassunzione delle contabilità, ha nel decorso esercizio particolarmente portata la sua attenzione sulla convenienza di ottenere quanto più presto possibile una prima, sia pure approssimativa, determinazione delle risultanze mensili delle entrate, specialmente dei prodotti del traffico e delle spese, ai fini di un più immediato e quindi più efficace controllo della gestione.

Non ostante le difficoltà che si opponevano data la mole e la complessità dell'organismo ferroviario si potè dare al problema una soddisfacente soluzione, anticipando sensibilmente la segnalazione delle risultanze approssimative anzidette.

53. Riscontro della Corte dei Conti. — Durante l'esercizio 1926-27, la Corte, in adunanza a sezioni unite del 17 novembre 1926, ha deliberato sul conto consuntivo 1924-25, dichiarandone la parificazione senza riserva alcuna, e ciò avendo l'Amministrazione ferroviaria progressivamente provveduto al completo versamento di tutto l'ingente materiale contabile necessario per la dimostrazione della regolarità dei risultati del suo conto di bilancio.

Nell'esame degli elaborati afferenti all'esercizio 1924-25, compiuto durante l'anno, la Corte ebbe ad emettere complessivamente **249** rilievi su **224.961** documenti contabili, in confronto a **434** rilievi su **243.469** documenti dell'esercizio precedente. Si ebbero pertanto **185** note di osservazione in meno in confronto del 1923-24, e seppure il numero dei documenti emessi in questo esercizio risulta superiore a quelli emessi per il 1924-25, non pertanto la rilevante diminuzione nella quantità dei rilievi stessi, conforta lo sforzo che l'Amministrazione ha posto affinché i propri uffici corrispondessero sempre più al perfezionamento ed alla precisione nella redazione delle proprie contabilità.

Come sempre, una buona parte delle osservazioni fatte dalla Corte riguarda richieste per momentanea insufficiente documentazione, a cui si è tosto provveduto producendo quasi sempre per originale o, in difetto, con regolari duplicati, tutti gli allegati mancanti perchè trattenuti dalle sedi emittenti o perchè causalmente dispersi.

Invece per quanto riflette i rilievi per errori riscontrati nell'assegnazione ai conti, si è provveduto con immediati richiami agli uffici responsabili per la relativa postuma sistemazione, in quanto richiesto dalla loro natura od influenza sui risultati del bilancio; non senza impartire, quando del caso, le necessarie disposizioni di carattere generale.

Nell'esercizio 1926-27 furono rimessi alla Corte **13.025** contratti, distinti in **7.756** attivi e **5.269** passivi e sui medesimi la Corte stessa emise **93** note di osservazione: cifra anche questa inferiore a quella dei precedenti due ultimi esercizi.

Infine, la Corte, in tema di giurisdizione contenziosa, emise nella seduta del 21 luglio 1926 le sentenze di discarico per **4** cassieri, riferibilmente alle rispettive gestioni dell'anno 1923-24.

Durante il 1926-27 la Corte ha pubblicato la propria relazione sul conto consuntivo dell'Amministrazione per l'esercizio 1923-24 e nelle sue conclusioni non ha mancato di prospettare alcune considerazioni sull'ordinamento dell'Azienda le quali meritano un cenno di particolare rilievo.

Lamenta la Corte anzitutto la mancanza di un regolamento per la esecuzione della legge organica ferroviaria, la quale tra l'altro nuoce, in certo modo, alla esplicazione del suo costituzionale riscontro; ed avverte di essere stata costretta, per tale ragione a rimandare a dopo l'emanazione del regolamento la definizione di importanti questioni di massima.

La Corte, aggiungendo subito dopo che gli atti dell'Amministrazione, pur tuttavia, furono nella grande totalità regolari, riconosce che anche in difetto di un preciso regolamento, l'amministrazione si è svolta, come continua a svolgersi con ogni garanzia di regolarità. Non è certo a contestarsi che l'esistenza di un organica regolamentazione, sulla base della legge fondamentale, di tutta la complessa serie di atti e funzioni dell'Azienda ferroviaria, gioverebbe non pure alla Corte per l'esplicazione del suo delicato e gravoso compito, ma benanco alla stessa Amministrazione; se non che gli impedimenti e le difficoltà che in causa del frequente sopravvenire di nuove disposizioni legislative si sono finora frapposti al raggiungimento di un tale utile risultato sono stati sempre così gravi che hanno forzatamente impedito di portare a compimento l'iniziata opera di regolamentazione della materia. La Corte è indubbiamente essa stessa compresa della difficoltà dell'opera e delle cause del suo ritardo; e non è a dire che l'Amministrazione ferroviaria se ne disinteressi; che anzi si propone di volgere ogni sforzo per avere quanto più presto un regolamento organico completo.

La Corte passa quindi a considerare gli effetti che il nuovo ordinamento contabile dell'Azienda ferroviaria, conseguente alle sostanziali modificazioni ap-

portate con i provvedimenti emanati nel 1923 dal Commissario straordinario, ha potuto provocare nei riguardi del sistema di controllo contabile e finanziario fino ad allora costituito dal riscontro delle sopresse ragionerie compartimentali, e manifesta il dubbio che la limitazione dei mezzi di cui dispone il Servizio ragioneria in confronto alla vastità dell'azione di riscontro possa dare minori garanzie per la regolarità dei documenti d'introito e di pagamento.

L'osservazione della Corte è ovvia se si vuole considerare che l'esistenza di organi incaricati di un controllo preventivo, quali erano i citati uffici ora soppressi, vale ad assicurare maggiormente la regolarità dei documenti emessi dagli ordinatori delle entrate e delle spese.

Senonchè è da contrapporre che le avvenute soppressioni dei citati uffici compartimentali di ragioneria derivano da criteri superiori di riduzione di personale e di limitazione di spesa e che ad ogni modo l'opera dei Riparti controllo cassa istituiti in loro vece con mezzi minori si eserciti pure col ricevimento degli ordinativi per l'ulteriore corso di cassa senza che, come impropriamente mostra di ritenere la Corte, essi possano e debbano sottoporre i documenti ad un preventivo e pieno esame di controllo.

La responsabilità della regolarità degli elaborati contabili rimane pertanto agli ordinatori stessi delle entrate e delle spese, perchè anche l'azione degli istituiti Corpi ispettivi di ragioneria si svolge in via postuma ed importa un esame degli atti e delle contabilità necessariamente saltuario e parziale, dati i mezzi limitati a loro disposizione, in confronto alla vastità della materia soggetta a riscontro. Sta per altro che, nel periodo non breve ormai trascorso dall'adozione dell'ordinamento in parola e cioè dal 1923 in poi, nè la Corte, nè gli organi dell'Amministrazione hanno avuto da rilevare sfavorevoli sue conseguenze; e si può altresì osservare che l'opera dei citati Corpi ispettivi, pur nelle circostanze e con le limitazioni dianzi accennate, si è manifestata d'indubbia utilità sia per l'esercitato riscontro sugli atti e scritture, sia per l'azione di indirizzo e di consiglio continuamente spiegata presso gli uffici contabili nell'interesse della regolare tenuta delle scritture.

54. Operazioni per conto di terzi. — Nell'insieme degli svariati ed importanti rapporti che l'Azienda ferroviaria ha con i terzi e le altre Amministrazioni, vanno specialmente segnalati quelli dipendenti da lavori, forniture e trasporti per conto degli altri Ministeri.

Le relative spese ed entrate iscritte a bilancio in appositi articoli, indicano nelle risultanze al 30 giugno 1927, in confronto a quelle al 30 giugno 1926, che la situazione degli inerenti conti, stata ulteriormente epurata da diverse pendenze, risalenti spe-

cialmente alle gestioni del periodo della guerra, ha avuto nel decorso esercizio un nuovo miglioramento.

I rapporti con l'Amministrazione postale sorti per effetto del decreto 7 marzo 1926, n. 582, che demandava alle ferrovie l'incarico di provvedere anche all'approvvigionamento dei materiali occorrenti all'Amministrazione predetta, hanno assunto il previsto sviluppo.

Durante l'esercizio 1926-27 risultano versate alle ferrovie in conto di tali acquisti lire **21.495.579,35**. Al 30 giugno scorso risultavano già somministrati alle poste ed ai telegrafi materiali per lire **5.295.055,12**. La differenza rappresenta l'importo dei materiali ancora in corso di acquisto o di somministrazione.

Così pure l'esecuzione dei lavori affidati alle ferrovie per conto delle poste e dei telegrafi, in base al decreto 7 agosto 1925, n. 1574 (costruzione, adattamento e restauro di edifici), è normalmente proceduta. Dall'apposito conto istituito per la tenuta in evidenza delle corrispondenti spese ed anticipazioni si rileva che durante il 1926-27 le ferrovie ebbero ad eseguire lavori per un importo di lire **4.069.422,15** contro lire **5.224.960** di anticipazioni.

Data infine l'importanza delle prestazioni che le ferrovie continuano a rendere alla Direzione delle costruzioni ferroviarie questa materia ha formato oggetto durante il decorso anno di opportuno esame col quale si è cercato di rendere la relativa contabilità sempre più rispondente alle esigenze della chiarezza e della semplicità.

ALLEGATI .

ALLEGATO N. I. — BILANCIO GENERALE AL 30 GIUGNO 1927.

- » » 2. — BILANCIO 1926-27 — PARTE ORDINARIA — ENTRATE E SPESE AL NETTO.
- » » 3. — RIASSUNTO DEI PRODOTTI DEL TRAFFICO — (RETE PRINCIPALE — STRETTO DI MESSINA — SECONDARIE SICULE).
- » » 4. — ANTICIPAZIONI DEL TESORO ED ENTRATE AUTORIZZATE PER FAR FRONTE ALLE SPESE DELLA PARTE STRAORDINARIA DEL BILANCIO.
- » » 5. — DIMOSTRAZIONE DELLE SOMME IMPEGNATE E DI QUELLE PAGATE DAL 1° LUGLIO 1905 AL 30 GIUGNO 1927 PER SPESE DI CARATTERE PATRIMONIALE.
- » » 6. — CONSISTENZA PATRIMONIALE AL 30 GIUGNO 1927 DEI MATERIALI DI SCORTA NEI MAGAZZINI OD IN CORSO DI REGOLARIZZAZIONE CONTABILE PER LAVORI ED IMPIANTI.
- » » 7. — VALORE INVENTARIALE DEL MATERIALE ROTABILE, GALLEGGIANTE E D'ESERCIZIO COSTITUENTE LA DOTAZIONE AL 30 GIUGNO 1927.

ALLEGATO N. I.

BILANCIO GENERALE

AL 30 GIUGNO 1927

ATTIVO.

Linee e mezzi d'esercizio.

Linee	L.	9.304.816.246,29	
Materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio	"	4.909.389.940,82	
Fondo di dotazione di magazzino	"	899.450.822,02	
			L. 15.113.657.009,13
Integrazione e deficiente manutenzione	"		22.153.044,17
Spese straordinarie, di primo impianto e avviamento (comprese le perdite di emissione dei titoli ferroviari, emessi dopo il 1° luglio 1905).	"		72.175.616,19
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	"		24.727.548,51
id. di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	"		4.677.432,85
			L. 15.237.390.650,85

Case per i ferrovieri.

Spese per acquisto e costruzione di case	L.	116.076.958,96	
Somma anticipata da erogare	"	923.041,04	
			L. 117.000.000, "

Gestioni speciali.

Fondo pensioni	L.	1.014.437.491,54	
id. lasciati	"	168.038,42	
id. garanzia per cessioni stipendi e salari	"	18.118.844,98	
id. mutui al personale	"	190.361.068,13	
id. opera di previdenza	"	86.224.832,08	
id. riserva della gestione case per i ferrovieri	"	1.826.914,74	
id. mutui cooperative case	"	148.546.820,85	
id. mutui cooperative edili-ferroviarie fornito dalla Cassa Depositi e Prestiti	"	313.622.245, "	
id. attività dell'amministrazione investito in mutui alle cooperative edili ferroviarie	"	19.361.365,91	
Depositi di terzi	"	1.564.093,28	
Fondo speciale per il servizio delle pensioni e dei sussidi agli agenti aventi diritto al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi	"	478.062,68	
			L. 1.794.709.777,61

Casse e banche.

Fondo nelle casse	L.	114.236.020,37	
id. di scorta	"	352.103, "	
id. presso tesoreria	"	10.254.007,57	
			L. 124.842.130,91

Debitori.

Operazioni in corso	L.	202.074.931,34	
Debitori diversi	"	2.409.272,20	
Anticipazioni fatte dall'Amministrazione alle cooperative edili-ferroviarie con attività diverse	"	8.686.095,83	
Residui attivi	"	2.985.127.555,31	
Tesoro - Fondi di riserva depositati	"	74.095.837,84	
			L. 3.272.393.692,52

Liquidazione generale.

Tesoro.

<i>Oneri di spettanza del Tesoro:</i>			
Penalità restituite per conto del Tesoro	L.	13.270.341,86	
Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi d'interesse generale	"	38.130.300, "	
Onere trasporto servizi postali	"	90.000.000, "	
Insufficienza delle entrate delle ferrovie secondarie sicule	"	30.464.369,56	
			L. 171.865.011,42
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale	"	4.936.875,44	
Quota di spese per acquisto e costruzione di case per ferrovieri	"	816.823,55	
Interessi ed ammortamenti dei capitali forniti dal Tesoro (lire 5.639.468.831,90) per le liquidazioni delle cessate amministrazioni e per aumenti patrimoniali dopo il 1° luglio 1905. (a)	"	305.167.753,54	
			L. 482.786.463,95

Totale generale L. 21.029.122.715,87

(a) Dedotte lire 2.465.336,17 comprese nella insufficienza delle entrate delle ferrovie secondarie sicule.

(b) Di cui lire 318.111,41 residui e lire 1.306.195,51 accantonate nel conto debitori e creditori diversi (Cassa Depositi e Prestiti).

AL 30 GIUGNO 1927.

pagg. 21-23 e seguenti Capo II)

PASSIVO.

Capitale.

Enti patrimoniali avuti in consegna L. 6.994.292.636,25

	Con sovvenzione del Tesoro	Con ricavi, compensi o rimborsi ed altri mezzi dell'esercizio	
Enti patrimoniali acquistati dalle cessate Società (comprese le linee di accesso al Sempione)	L. 495.732.664,15	"	L.
Aumenti patrimoniali effettuati durante l'esercizio di Stato »	5.544.309.634,29	1.357.825.082,79	
Spese straordinarie e di primo impianto, comprese le per- dite (lire 24.680.938,90) sui titoli ferroviari emessi dopo il 1° luglio 1905	70.023.407,63	2.152.208,56	
	<u>L. 6.110.155.706,07</u>	<u>1.359.977.291,35</u>	L.

Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	"	24.727.548,51	L.
id. di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	"	4.677.432,85	

CAPITALE INVESTITO NELL'AZIENDA FERROVIARIA. L. 14.493.830.615,03

Differenza fra il valore inventariale e il capitale investito nell'acquisto del materiale rotabile, gal-
leggiate e di esercizio » 743.560.035,82

L. 15.237.390.650,85

Capitale (case per i ferrovieri).

Mutui del fondo pensioni da ammortizzare	L.	112.322.567,15	
id. id. ammortizzati	"	4.677.432,85	L.

L. 117.000.000,—

Gestioni speciali

Fondi di riserva.

Riserva ordinaria	L.	88.804.047,50	
Fondo rinnovamento materiale metallico d'armamento	"	68.140.671,98	
id. di riserva per i rischi di mare	"	13.232.504,85	
id. id. per le spese complementari delle ferrovie secondarie sicule (b) »	"	1.624.306,92	
id. di assicurazione per i rischi di mare nei trasporti riguardanti la gestione di magazzino	"	1.288.526,90	
id. di rinnovamento galleggianti.	"	15.291.790,34	L.

L. 188.381.848,49

Creditori.

Creditori diversi	"	544.280.500,90	
Residui passivi (c)	"	2.508.848.750,29	L.

L. 3.053.129.251,19

Liquidazione generale.

Tesoro.

Oneri di spettanza del Tesoro	L.	171.865.011,82	
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale »	"	4.936.875,44	
Quota di ammortamento spese per acquisto e costruzione di case per ferrovieri »	"	816.823,55	
Annualità versata al Tesoro per interessi ed ammortamenti di capitali (come di contro)	"	305.167.753,54	
Avanzo della gestione. (d)	"	155.724.723,78	L.

L. 638.511.187,73

Totale generale L. 21.029.122.715,87

(c) I residui passivi sono effettivamente di lire 2.763.032.257,46; la differenza di lire 254.183.507,17 è stata assegnata per lire 68.140.671,98 al fondo « rinnovamento materiale metallico d'armamento », per lire 318.111,41 al fondo di riserva per le spese complementari delle « ferrovie secondarie sicule », per lire 30 milioni al fondo di riserva ordinario e per lire 155.724.723,78 all'avanzo della gestione quale figura nella « liquidazione generale ».

(d) L'avanzo della gestione di lire 155.724.723,78 viene erogato come appresso:

Versamento al Tesoro	L.	109.793.542,84
Versamento alla parte straordinaria (R. decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932)	"	38.931.180,94
Versamento per i lavori della Anzio-Nettuno (R. decreto-legge 9 maggio 1926, n. 840)	"	7.000.000 »

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.	1.064.176.117, »
» ridotto	»	167.147.622, »
		<hr/> 1.231.323.739, »
Linee di accesso al Sempione	L.	45.725.000, »
Lavori e compensi vari pagati alle società	»	47.108.692,32
» complementari alle linee in esercizio	»	3.101.078.808,99
» patrimoniali eseguiti sulle linee della Venezia Giulia e Trentina »	»	55.431.398,93
» eseguiti in dipendenza della guerra	»	119.107.723,05
		<hr/> L. 9.304.816.246,29

Materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio:

Rotabile	L.	4.564.173.343,74
Ferry-boats	»	23.658.671,25
Piroscafi.	»	8.372.136,76
D'esercizio (a)	»	313.185.789,07
		<hr/> L. 4.909.389.940,82
Fondo di dotazione di magazzino	L.	899.450.822,02
Integrazione e deficiente manutenzione.	»	22.153.044,17
Spese straordinarie di primo impianto e avviamento	»	72.175.616,19
Ammortamento di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	»	24.727.548,51
Ammortamento spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	»	4.677.432,85
		<hr/> Totale . . . L. 15.237.390.650,85

(a) Compresa lire 761.513,35 importo del materiale d'esercizio in dotazione ai Magazzini generali di Fiume.

« linee e mezzi di esercizio » e « capitale ».

Passività — Capitale.**Enti patrimoniali avuti in consegna.**

Linee esercitate dalle cessate Società	L. 4.705.040.884, »		
Linee aggregate:			
a scartamento normale	L. 1.064.176.117, »		
id. ridotto	» 167.147.622, »		
		L. 1.231.323.739, »	
Lavori patrimoniali eseguiti sulle linee delle nuove provincie	» 55.431.398, 93		
Id. id. in dipendenza della guerra	» 119.107.723, 05		
Materiale rotabile e d'esercizio avuto col riscatto delle rispettive linee	» 165.361.836, 10		
Scorte ex-fondi di riserva sociali	» 17.696.326, 82		
Materiale rotabile e d'esercizio proveniente dalla guerra	» 447.041.215, »		
Id. id. avuto dall'ex-Commissariato combustibili	» 240.000.000, »		
Id. id. avuto dell'ex-Ministero armi e munizioni	» 12.528.000, »		
Id. d'esercizio in dotazione ai Magazzini generali di Fiume	» 761.513, 35		
			L. 6.994.292.636, 25

Enti patrimoniali acquistati dalle cessate Società.

	Con sovvenzioni del Tesoro.	Con ricavi, compensi, rimborsi, prelevamenti dell'avanzo e con mezzi diversi dell'esercizio.	
Linee di accesso al Sempione	L. 45.725.000, »	—	
Lavori eseguiti dalle società e compensi vari	» 47.108.692, 32	—	
Materiale rotabile e d'esercizio, scorte di magazzino	» 402.898.971, 83	—	
	L. 495.732.664, 15	L. —	L. 495.732.664, 15

Aumenti patrimoniali effettuati durante l'esercizio di Stato.

Lavori di completamento alle linee	L. 2.383.956.198, 45	L. 717.122.610, 54	
Materiale rotabile	» 2.226.664.218, 79	» 386.610.774, 90	
Aumento di dotazione magazzino	» 636.223.143, 34	» 200.000.000, »	
Integrazione e deficiente manutenzione	» 19.687.509, 20	» 2.465.534, 97	
Materiale galleggiante (ferry-boats e piroscafi)	» 26.451.083, 68	» 9.960.186, 23	
Id. d'esercizio	» 251.417.480, 83	» 41.665.976, 15	
	L. 5.544.399.634, 29	L. 1.357.825.082, 79	L. 6.902.224.717, 08

Spese straordinarie e di primo impianto.

Primo impianto	L. 2.589.892, 77	L. 1.807.033, 19	
Noleggi	» 17.752.575, 96	» —	
Terremoto 1908.	» 25.000.000, »	» 345.175, 37	
Perdite avute per la emissione dei titoli ferroviari	» 24.680.938, 90	» —	
	L. 70.023.407, 63	L. 2.152.208, 56	L. 72.175.616, 19

Rimborso di spesa sostenuta da terzi per impianti di carattere patrimoniale	» 24.727.548, 51	
Annullamento spese sostenute per acquisto e costruzione case per i ferrovieri	» 4.077.432, 85	

Capitale investito nell'azienda ferroviaria	L. 14.493.830.615, 03
---	-----------------------

Differenza fra il valore inventariale e il capitale investito nell'acquisto del materiale rotabile galleggiante e di esercizio.

Deprezzamento del materiale rotabile e di esercizio consegnato dalle Società	L. 224.512.000, »	
Materiale rotabile rimpiazzato da demolire	» 585.951.058, 98	
Id. id. e d'esercizio iscritto in inventario, ma ancora da liquidare	» 24.323.339, 55	
Partite varie da sistemare	» 32.500.231, 29	
	867.286.629, 82	
Anticipi alle ditte costruttrici di materiale rotabile per forniture in corso . . . (meno)	— 123.726.594, »	
		L. 743.560.035, 82
Totale	L. 15.237.390.650, 85	

BILANCIO 1926-27

PARTE ORDINARIA

ENTRATE E SPESE AL NETTO

ENTRATA

<i>a</i>	<i>Prodotti del traffico:</i>		
	Rete principale (1)	4.822.760.934,85	
	Ferrovie secondarie sicule 2)	8.461.904,09	
	Stretto di Messina (3)	10.140.836,81	
			4.841.363.675,75
<i>b</i>	Introiti indiretti (4)		93.084.494,10
<i>c</i>	Introiti a rimborso di spesa (5)		114.734.023,94
			5.049.182.193,85
		Entrate dell'esercizio rete ferroviaria . . .	
<i>d</i>	Entrate eventuali (6)		43.153.452,68
			5.092.335.646,53
		Totale entrate . . .	5.092.335.646,53

ordinaria delle Entrate e delle Spese (al netto).

pag. II e seguenti, Capo II)

SPESA

<i>a</i>	<i>Spese ordinarie:</i>			
	Direzione generale Personale (7)	70.698.649,05		
	id. Diverse (8)	4.539.907,88		
			75.238.556,93	
	Movimento e traffico Personale (9)	1.020.620.977,59		
	id. Diverse (10)	89.556.480,14		
			1.110.177.457,73	
	Materiale e trazione Personale (11)	452.315.164,88		
	id. Diverse (12)	1.462.703.939,06		
			1.915.019.103,94	
	Lavori e costruzioni Personale (13)	403.062.544,96		
	id. id. Diverse (14)	297.101.558,69		
			700.164.103,65	
	Linee secondarie a scartam. rid. (gruppo Sicilia) Personale (15)	16.907.052,60		
	id. id. id. Diverse (16)	15.866.461,50		
			32.773.514,10	
	Stretto di Messina Personale (17)	4.983.147,29		
	id. Diverse (18)	5.104.620,78		
			10.087.768,07	
	Spese generali attinenti al personale (19)		426.229.598,26	
	id. diverse (20)		49.614.683,12	
	Servizi secondari (21)		239.881,70	
	Spese ordinarie dell'esercizio rete ferroviaria			4.319.544.667,50
<i>b</i>	<i>Spese complementari (22)</i>			222.975.648,24
<i>c</i>	<i>Spese accessorie (23)</i>			355.960.307,01
<i>d</i>	<i>Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria (24)</i>			38.130.300, »
<i>e</i>	<i>Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (a)</i>			155.724.723,78
			Totale spese . . .	5.092.335.646,53

<i>a)</i>	Entrate dell'esercizio rete ferroviaria	L.	5.049.182.193,85
	eventuali	"	43.153.452,68
			<u>I.. 5.092.335.646,53</u>
	Spese ordinarie, complementari ed accessorie	"	<u>4.936.610.922,75</u>
			<u>I.. 155.724.723,78</u>
	Versamento dell'avanzo della gestione	I..	<u>155.724.723,78</u>

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.	4.822.760.934,85	"	4.822.760.934,85	"
2. Prodotti delle ferrovie secondarie sicule	8.461.904,09	"	8.461.904,09	"
3. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	10.140.836,81	"	10.140.836,81	"
Totale prodotti del traffico	4.841.363.675,75	"	4.841.363.675,75	
Introiti indiretti.				
4. Redditi patrimoniali	27.319.594,62	"	27.319.594,62	"
5. Telegrammi privati	1.071.877,78	"	1.071.877,78	"
6. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo.	6.040.270,33	6.040.270,33	"	6
7. Noli di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	11.179.917,42	"	11.179.917,42	"
8. Prodotti per servizi accessori.	18.874.967,70	5.772.273,25	13.102.694,45	41-a, b, c, d
9. Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule	65.979,92	"	65.979,92	"
10. Magazzini Generali di Fiume (Introiti della gestione)	2.794.673,32	2.353.818,75	440.854,57	43
11. Utili di magazzino.	60.885.757, "	21.275.892,19	39.609.864,81	39-a
11-bis. Introiti a ricuperi inerenti alla navigazione del piroscalo « Adriatico »	906.413,93	612.703,34	293.710,59	43-bis
Totale introiti indiretti	129.139.452,02	30.054.957,86	93.084.494,16	
Introiti a rimborso di spesa.				
17. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa.	10.992.562,65	"	10.992.562,65	"
18. Ricuperi di carattere generale	104.464.460,27	1.181.242,46	103.283.217,81	17, 18, 25, 26, 36
19. Ricuperi dei servizi.	29.602.417,29	29.602.417,29	"	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12
20. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule	30.744,07	30.744,07	"	13, 14
21. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi di materie fuori uso od esuberanti.	14.826.041,95	14.826.041,95	"	2, 4, 8, 11, 12, 14, 10
<i>Da riportare</i>	159.916.226,23	45.640.445,77	114.275.780,46	

al netto il bilancio della parte ordinaria.

Segue ALLEGATO N. 2.

SPESA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Spese ordinarie.				
1. Direzione generale - Personale	71.156.145,41	457.496,36	70.698.649,05	19
2. id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	5.477.682,56	937.774,68	4.539.907,88	19-21-a
3. Servizio movimento e traffico - Personale	1.022.600.477,60	1.979.500,01	1.020.620.977,59	19
4. id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	73.361.487,55	3.500.946,10	69.860.541,45	19-21-a
5. id. - Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa	16.004.507,33	8.092.323,03	7.912.184,30	19
6. id. - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	17.824.024,72	6.040.270,33	11.783.754,39	6
7. Servizio materiale e trazione - Personale.	452.953.401,63	638.236,75	452.315.164,88	19
8. id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	782.640.203,02	5.573.857,55	777.066.345,47	19-21-a
9. id. - Manutenzione materiale rotabile.	685.637.593,59	"	685.637.593,59	"
10 Servizio lavori e costruzioni - Personale	412.719.717,13	9.657.172,17	403.062.544,96	19
11 id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	66.372.415,37	4.420.817,49	61.951.597,88	19-21-a
12 id. - Manutenzione della linea	244.232.379,54	9.082.418,73	235.149.960,81	19-21-a
13. Linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) - Personale	16.912.797,47	5.744,87	16.907.052,60	20
14. id. - Forniture, spese ed acquisti. . .	6.416.191,74	40.471,69	6.375.720,05	20-21 b
15. id. - Manutenzione materiale rotabile.	6.264.915,89	"	6.264.915,89	"
16. id. - Manutenzione della linea	3.298.269,44	72.443,88	3.225.825,56	21-b
17. Navigazione dello stretto di Messina - Personale. . . .	4.983.401,39	254,10	4.983.147,29	18-l
18. Navigazione dello Stretto di Messina - Forniture, spese ed acquisti.	5.116.994,33	12.373,55	5.104.620,78	18-l
Totale spese ordinarie . . .	3.893.972.605,71	50.512.101,29	3.843.460.504,42	

ENTRATA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita corrispondente detrazione
<i>Riporti</i>	159.916.226, 23	45.640.445, 77	114.275.780, 46	
22. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato	8.942, 91	8.942, 91	"	22
23. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune.	13.735.371, 88	13.277.128, 40	458.243, 48	33
24. Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione	4.107.169, 20	4.107.169, 20	"	42
Totale introiti a rimborso di spesa	177.767.710, 22	63.033.686, 28	114.734.023, 94	
Totale entrate dell'esercizio rete ferroviaria	5.148.270.837, 99	99.088.644, 14	5.049.182.193, 85	
Entrate eventuali				
12 Proventi eventuali	41.887.083, 76	12.350.557, 74	29.536.526, 02	40-a, b, d
13 Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule	116.926, 66	"	116.926, 66	"
14. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria.	71.334.509, 48	71.334.509, 48	"	51
15 Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	63.383, 69	63.383, 69	"	39 b
16. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria, ecc.	13.500.000, "	"	13.500.000, "	"
Totale entrate eventuali	126.901.903, 59	83.748.450, 91	43.153.452, 68	

S P E S A

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 al fondo pensioni e sussidi	353.159.694,03	"	353.159.694,03	"
20. Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto, ecc.	1.434.782,17	"	1.434.782,17	"
20-bis. Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni	229.900,90	"	229.900,90	"
21. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani, e famiglie del personale » e buonuscita	11.539.924,26	"	11.539.924,26	"
22. Spese per assegni ed indennità diverse al personale	42.874.036,64	8.942,91	42.865.093,73	22
23. Gratificazioni al personale.	8.114.575,90	"	8.114.575,90	"
24. Oblazioni e sussidi al personale	1.850.902,90	"	1.850.902,90	"
25. Spese per il servizio sanitario	5.745.235,34	1.010.510,97	4.734.724,37	18-e
25-bis. Contributo per il « Dopo lavoro ferroviario »	2.300.000, »	"	2.300.000, »	"
Totale spese generali attinenti al personale	427.249.052,14	1.019.453,88	426.229.598,26	
Diverse:				
26. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	7.014.889,08	"	7.014.889,08	"
27. Imposte e tasse.	5.702.507,49	"	5.702.507,49	"
28. Spese giudiziali e contenziose	1.181.918,74	134.909,94	1.047.008,80	18-d
29. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	1.557.396,56	"	1.557.396,56	"
30. Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà	5.013.214,28	"	5.013.214,28	"
31. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	5.903.543,70	"	5.903.543,70	"
32. Spese per la sorveglianza dei trasporti	7.000.000, »	"	7.000.000, »	"
33. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune con altre Amministrazioni	13.277.128,40	13.277.128,40	"	23
35. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni	7.430.945,84	"	7.430.945,84	"
36. Spese per il servizio degli autoveicoli	2.199.788,46	23.193,90	2.176.594,56	18-g
37. Contributo dell'Amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case economiche	1.193.401,19	"	1.193.401,19	"
38. Spese casuali	249.775,30	"	249.775,30	"
39. Addebito per cali e perdite nelle scorte di Magazzino, e per ammanchi di materiale	21.875.477,91	21.339.275,88	536.202,03	11-15
40. Spese diverse	17.139.762,03	12.350.557,74	4.789.204,29	12-b, c, e
Totale spese generali diverse	96.739.748,98	47.125.065,86	49.614.683,12	
Totale spese generali	523.988.801,12	48.144.519,74	475.844.281,38	

ENTRATA				
Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli della spesa da cui fu eseguita la corrispondente detrazione
Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.				
25. Concorso di enti pubblici e privati nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	407.925, »	407.925, »	»	44- ^a
26. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	229.585,59	229.585,59	»	44- ^a
27. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento.	36.096.533,44	36.096.533,44	»	45
28. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori uso	47.238.822,54	47.238.822,54	»	46
30. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie secondarie sicule	127.701,20	127.701,20	»	47
Totale introiti a reintegro di spesa . .	84.100.567,77	84.100.567,77	»	
Totale generale dell'entrata . . .	5.359.273.309,35	266.937.662,82	5.092.335.646,53	

SPESA

Capitoli	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto	Capitoli dell'entrata da cui fu eseguita corrispondente detrazione
Servizi secondari:				
41. Servizi accessori ad impresa od in economia	5.772.273,25	5.772.273,25	»	8-b, c, d, g
42. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche	4.347.050,90	4.107.169,20	239.881,70	24
43. Magazzini generali di Fiume - Spese d'esercizio	2.353.818,75	2.353.818,75	»	10
43-bis Spese inerenti alla navigazione del piroscafo «Adriatico»	612.703,34	612.703,34	»	11-bis
Totale servizi secondari	13.085.846,24	12.845.964,54	239.881,70	
Totale spese ordinarie esercizio rete ferroviaria	4.431.047.253,07	111.502.585,57	4.319.544.667,50	
Spese complementari.				
44. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	40.941.800,66	637.510,59	40.304.290,07	25, 26
45. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	96.096.533,44	36.096.533,44	60.000.000, »	27
46. Rinnovamento del materiale rotabile	168.061.366,83	47.238.822,54	120.822.544,29	28
47. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	1.976.515,08	127.701,20	1.848.813,88	30-c
Totale spese complementari	307.076.216,01	84.100.567,77	222.975.648,24	
Spese accessorie.				
49. Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento	307.062.955,62	»	307.062.955,62	»
50. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di Tesoreria	570.134,09	»	570.134,09	»
51. Versamento al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie	101.334.509,48	71.334.509,48	30.000.000, »	14
53. Contributo per le spese della Corte dei Conti	120.000, »	»	120.000, »	»
54. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori	13.270.341,86	»	13.270.341,86	»
57-bis. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta :				
a) per impianti e lavori di carattere patrimoniale	129.615,23	»	129.615,23	»
b) per elettrificazione delle linee	4.807.260,21	»	4.807.260,21	»
Totale spese accessorie	427.294.816,49	71.334.509,48	355.960.307,01	
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria e avanzo di gestione.				
59. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale	38.130.300, »	»	38.130.300, »	»
60. Versamento dell'avanzo della gestione	155.724.723,78	»	155.724.723,78	»
Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	193.855.023,78	»	193.855.023,78	
Totale generale della spesa	5.359.273.309,35	266.937.662,82	5.092.335.646,53	

Sviluppo, per articoli, dei capitoli dell'ENTRATA e della SPESA 1926-27, compresi i residui e confronto col 1925-26.

ENTRATE	1926-27	1925-26
Prodotti del traffico.		
1. Rete principale (1).		
Viaggiatori	1.644.219.906,48	1.632.255.604,16
Bagagli e cani	68.051.817,23	67.754.869,31
Merci a grande velocità	465.318.576,79	576.951.436,35
• a piccola velocità	2.645.170.634,35	2.570.024.010,02
Totale	4.822.760.934,85	4.846.985.919,84
2. Ferrovie secondarie sicule (2).		
Viaggiatori	5.380.624,75	5.008.872,08
Bagagli e cani	57.263,31	56.205,31
Merci a grande velocità	353.596,21	322.628,22
• a piccola velocità	2.670.419,82	2.625.660,73
Totale	8.461.904,09	8.013.366,34
3. Stretto di Messina (3).		
Viaggiatori	2.224.028,29	1.835.930,18
Bagagli e cani	129.070,24	112.996,27
Merci a grande velocità	2.117.671,32	3.055.092,83
• a piccola velocità	5.670.066,96	5.536.983,52
Totale	10.140.836,81	10.541.002,80
Totale prodotti del traffico	4.841.363.675,75	4.865.540.288,98

ENTRATE	1926-27	1925-26
Introiti indiretti.		
4. Redditi patrimoniali (4):		
Pigioni di locali	13.470.916,06	11.902.638,06
Affitto di terreni ed aree di deposito.	2.626.721,83	2.302.707,78
Vendita dei prodotti del suolo.	726.913,50	663.635,77
Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi.	5.706.208,88	5.075.837,99
Canoni per concessioni di binari di raccordo	3.053.518,70	1.786.303,11
Canoni per pedaggi e attraversamenti.	1.364.962,55	1.261.886,63
Diversi	370.353,10	296.670,39
Totale redditi patrimoniali	27.319.594,62	23.289.679,73
Telegrammi privati (5).	1.071.877,78	1.019.928,08
Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria (7).	11.179.917,42	11.002.380,65
Prodotti per servizi accessori (8):		
Tasse per deposito bagagli.	5.908.141, »	6.381.267,05
Introiti per la rivendita libri e giornali.	666.250, »	425.799,60
Introiti per noleggio cuscini	635.356,90	905.010,75
Biglietti d'ingresso nelle stazioni	3.743.634, »	3.588.194, »
Servizio di presa e consegna a domicilio	177.536,25	164.555,45
Diversi	1.971.776,30	2.564.600,44
Totale prodotti per servizi accessori	13.102.694,45	14.029.427,29
Introiti indiretti delle ferrovie secondarie sicule (9)	65.979,92	48.126,66
Magazzini generali di Fiume (Introiti della gestione) (10)	440.854,57	512.170,83
Utili di magazzino (11)	39.609.864,81	27.884.839,85
Introiti e recuperi inerenti alla navigazione del piroscavo « adriatico » (11 bis)	293.710,59	»
Totale introiti indiretti ferroviari	93.084.494,16	77.786.553,09

ENTRATE	1926-27	1925-26
Introiti a rimborso di spesa.		
5. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa : (17)		
Trasporti per conto dello Stato	2.098.858,41	2.264.217,29
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi	8.031.720,21	3.540.195,26
Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori.	37.073,85	22.048,08
Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali.	641.726,90	2.204.118,80
Diverse	183.183,28	379.996,55
Totale trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . . .	10.992.562,65	8.410.575,98
Ricuperi di carattere generale: (18)		
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale . . .	35.500.781,50	17.882.273,70
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni e di terzi	4.226.332,56	3.121.497,25
Prestazioni per altre ferrovie	719.516,02	779.051,88
Tasse d'esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati	42.600.877,91	43.483.690,48
Ricuperi di spese per le assicurazioni al personale	1.338.383,90	458.565,23
Ritenute per massa vestiario agli agenti appartenenti alla Milizia ferroviaria	1.875.771,25	239.997,65
Ricuperi diversi	17.021.554,67	14.851.029,85
Totale ricuperi di carattere generale . . .	103.283.217,81	80.766.106,04
Introiti a rimborso di spesa delle Ferrovie secondarie sicule (20)	,	37.108,25
Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune (23)	458.243,48	,
Totale introiti a rimborso di spesa . . .	114.734.023,94	89.213.790,27

ENTRATE	1926-27	1925-26
Entrate eventuali.		
6. Proventi eventuali: (12)		
Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate al Tesoro . . .	3.889.372,04	6.514.485,47
Interessi a debito di terzi	»	2.176.847,58
Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e ritardata ultimazione lavori . .	25.647.153,98	11.427.834,32
Differenze di cambio.	»	1.328.953,32
Totale proventi eventuali . . .	29.536.526,02	21.448.120,69
Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule (13).	116.926,66	18.627,58
Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria (16). . .	13.500.000, »	»
Totale entrate eventuali . . .	43.153.452,68	21.466.748,27
Navigazione.		
Prodotti della navigazione con le isole:		
Passeggeri	»	7.741.655,35
Merci	»	1.763.685,60
Bestiame	»	237.311,65
Totale dei prodotti della navigazione con le isole . . .	»	9.742.652,60

ENTRATE	1926-27	1925-26
<i>Segue</i> Navigazione:		
Introiti diversi della navigazione con le isole:		
Noli marittimi	»	702.983,55
Sovvenzioni del Tesoro per la navigazione con le isole	»	1.350.000 —
Totale introiti diversi della navigazione con le isole . . .	»	2.052.983,55
Prodotti della navigazione libera:		
Introiti e recuperi dei servizi di navigazione libera (32).	»	1.616.228,24
Totale dei prodotti della navigazione libera . . .	»	1.616.228,24
Totale della navigazione . . .	»	13.411.864,39
RIASSUNTO.		
Prodotti del traffico.	4.841.363.675,75	4.865.540.288,98
Introiti indiretti.	93.084.494,16	77.786.553,09
Introiti a rimborso di spesa.	114.734.023,94	89.213.790,27
Entrate eventuali	43.153.452,68	21.466.748,27
Navigazione	»	13.411.864,39
Totale generale dell'entrata . . .	5.092.335.646,53	5.067.419.245 —

Segue ALLEGATO N. 2.

S P E S E	1926-27	1925-26
Direzione generale.		
7. Personale (1):		
Uffici centrali ed uffici distaccati	52.427.891,51	49.359.609,82
Magazzini ed agenzie	18.270.757,54	18.277.456,04
Totale spese di personale . . .	70.698.649,05	67.637.065,86
8. Forniture, spese ed acquisti (2):		
Uffici centrali ed uffici distaccati:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	997.068,47	980.036,46
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	394.559,72	290.511,66
Spese per altri titoli diversi	836.560,36	1.170.484,50
Totale . . .	2.228.188,55	2.441.032,62
Magazzini ed agenzie:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	366.876,32	325.480,11
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	236.302,88	200.126,67
Spese per altri titoli diversi	1.708.540,13	2.876.238,77
Totale . . .	2.311.719,33	3.401.845,55
Totale spese diverse . . .	4.539.907,88	5.842.878,17
Totale Direzione generale . . .	75.238.556,98	73.479.944,03
Servizio movimento e traffico.		
9. Personale (3):		
Servizio centrale, sezioni e reparti	71.597.706,06	69.837.713,01
Controlli prodotti	18.829.832,40	18.144.848,04
Stazioni	663.720.823,79	656.574.553,80
Depositi del personale viaggiante	266.472.615,34	260.061.559,64
Totale spese di personale . . .	1.020.620.977,59	1.004.618.674,49

S P E S E	1926-27	1925-26
10. Forniture, spese ed acquisti (4).		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	1.879.775, 33	1.450.849, 23
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	294.668, 61	318.692, 01
Spese per altri titoli diversi	349.818, 32	342.088, 54
Totale . . .	2.524.262, 26	2.111.629, 78
Controlli prodotti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	814.682, 51	515.572, 67
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	37.408, 83	10.034, 13
Spese per altri titoli diversi	120.211, 16	97.962, 21
Totale . . .	972.302, 50	623.569, 01
Stazioni:		
Stampati e cancelleria	3.728.259, 87	2.817.504, 34
Illuminazione e riscaldamento	10.748.490, 52	9.007.506, 83
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	3.551.603, 79	3.510.927, 2
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	23.616.847, 26	21.606.095, 24
Spese per altri titoli diversi	8.535.567, 50	10.917.529, 99
Totale . . .	50.180.768, 94	47.859.563, 40
Depositi del personale viaggiante:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	605.795, 71	431.412, 52
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	193.545, 05	208.184, 23
Spese per altri titoli diversi	709.481, 70	674.711, 48
Totale . . .	1.508.822, 46	1.314.308, 23

Segue ALLEGATO N. 2.

S P E S E	1926-27	1925-26
Convogli:		
Illuminazione dei convogli ad olio e sussidiaria	693.773, 62	713.357, 77
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi dei veicoli	13.915.461, 39	14.508.616, 03
Spese per altri titoli diversi	65.150, 28	52.384, 26
Totale . . .	14.674.385, 29	15.274.358, 06
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	69.860.541, 45	67.183.428, 48
Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni (5)	7.912.184, 30	15.300.392, 17
Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo (6)	11.783.754, 39	7.749.342, 75
Totale spese diverse . . .	89.556.480, 14	90.233.163, 40
Totale Servizio movimento e traffico . . .	1.110.177.457, 73	1.094.851.837, 89
Servizio materiale e trazione.		
II. Personale: (7)		
Servizio centrale, sezioni e riparti d'ispezione	39.131.100, 11	36.790.939, 07
Locomozione a vapore (dirigenza e servizio interno dei depositi, locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie)	343.380.498, 84	343.597.333, 2
Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche)	29.713.907, 34	26.663.215, 94
Pulizia, verifica ed untura veicoli	40.089.658, 59	41.319.092, 32
Totale spese di personale . . .	452.315.164, 88	448.370.580, 33

S P E S E	1926-27	1925-26
<i>Segue: Servizio Materiale e Trazione.</i>		
12. Forniture, spese ed acquisti (8) — Servizio centrale, sezioni e riparti d'ispezione:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	981.954, 03	703.270, 45
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	276.284, 32	229.859, 56
Spese per altri titoli diversi	4.668.313, 16	4.241.304, 50
Totale . . .	5.926.551, 51	5.174.434, 51
<i>Locomozione:</i>		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	2.089.601, 22	1.858.909, 84
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.419.811, 45	2.206.316, 22
Combustibile	666.895.841, 26	577.056.291, 57
Energia elettrica per la trazione dei treni.	29.562.989, 10	25.765.439, 56
Materie per untura e illuminazione	16.014.750, 36	16.161.856, 38
Combustibili ed altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori, ecc. . . .	1.549.119, 21	1.426.846, 32
Fornitura e pompatura d'acqua	6.617.942, 13	6.320.703, 55
Pulizia ed untura veicoli	11.459.089, 28	7.622.776, 77
Riscaldamento dei treni con impianti fissi e con carri riscaldatori	4.530.176, 29	3.107.128, 52
Prestazioni di altre ferrovie	855.750, 58	401.286, 51
Materie di consumo e spese per altri titoli diversi	29.144.723, 08	25.153.368, 56
Totale . . .	771.139.793, 96	667.080.923, 80
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	777.066.345, 47	672.255.358, 31
<i>Manutenzioni del materiale rotabile: (9)</i>		
Locomotive, tenders e automotrici a vapore	323.232.542, 73	307.383.191, 51
Locomotori elettrici ed automotrici elettriche.	17.348.734, 97	17.728.777, 86
Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici	8.778.692, 57	6.255.145, 63
Carrozze.	118.839.089, 41	107.872.014, 16
Bagagliai	26.000.068, 14	16.180.528, 21
Carri.	191.438.465, 77	175.410.007, 30
Totale manutenzione materiale rotabile . . .	685.637.593, 59	630.835.664, 67
Totale spese diverse . . .	1.462.703.939, 06	1.303.091.022, 98
Totale Servizio materiale e trazione . . .	1.915.019.103, 94	1.751.461.603, 31

Segue ALLEGATO N. 2.

S P E S E	1926-27	1925-26
Servizio lavori e costruzioni.		
13. Personale: (10)		
Servizio centrale, sezioni e riparti	79.245.571,48	75.402.705,17
Sorveglianza della linea	54.864.397,98	57.327.905,97
Manutenzione della linea	204.220.473,87	212.743.181,75
Manutenzione impianti di elettrificazione.	21.540.173,39	18.007.212,77
Operai	43.191.928,24	42.450.273,91
Totale spese di personale . . .	403.062.544,96	405.931.279,57
14. Forniture, spese ed acquisti: (11)		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	3.033.695,04	2.345.985,45
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.	646.203,36	641.053,15
Spese per altri titoli diversi	1.679.882,80	1.758.107,75
Totale . . .	5.359.781,20	4.745.146,35
Linea:		
Illuminazione e riscaldamento	2.602.249,26	2.562.356,97
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.	6.479.449,93	3.317.107,97
Materie di consumo diverse	4.866.006,58	4.072.580,79
Sgombro neve.	1.432.738,67	5.592.708,96
Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza delle linee	2.347.451,51	1.059.408,23
Spese per altri titoli diversi	5.597.389,17	2.498.706,73
Totale . . .	23.125.285,12	19.102.869,65
Stazioni - Illuminazione	19.358.295,02	15.074.580,76
Convogli - Illuminazione elettrica	13.059.046,06	10.719.361,61
Spese per il servizio degli autoveicoli in consegna agli uffici centrali e distaccati. . .	1.049.190,48	742.609,86
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	61.951.597,86	50.384.568,23

S P E S E	1926-27	1925-26
<i>Segue: Servizio Lavori e Costruzioni.</i>		
Manutenzione della linea: (12)		
Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc.	23.003.159,73	21.416.767,08
Lavori d'armamento di competenza squadre cantonieri affidate a terzi, ecc.	35.133.397,51	16.453.387,56
Fabbricati e dipendenze.	48.642.738,77	47.660.683,23
Meccanismi fissi e condotte d'acqua.	5.634.960,24	4.615.989,75
Massicciata	23.105.822,45	16.676.807,52
Traverse e legnami d'armamento	71.886.066,05	35.649.544,25
Manutenzione degl'impianti di elettrificazione	10.250.562,59	7.133.342,09
Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi, apparati centrali di manovra, orologi e misure metriche	16.507.544,94	14.442.357,66
Manutenzione delle linee telegrafiche	985.708,53	106.421,55
Totale manutenzione della linea	235.149.960,81	164.155.300,69
Totale spese diverse	297.101.558,69	214.539.868,92
Totale Servizio lavori e costruzioni	700.164.103,65	620.471.148,49
Ferrovie secondarie sicule.		
15. Personale: (13)		
Spese d'ufficio	1.616.785,26	1.646.746,30
Stazioni	3.046.085,24	3.421.343,71
Depositi del personale viaggiante	1.526.582,58	909.121,18
Condotta locomotive e depositi.	4.099.082,08	3.881.722,21
Pulizia, verifica e untura veicoli	300.255,04	248.145,24
Linea	6.318.262,40	6.901.274,90
Totale spese di personale	16.907.052,60	17.008.353,63

Segue ALLEGATO N. 2.

S P E S E	1926-27	1925-26
<i>Segue : Ferrovie secondarie sicule.</i>		
<i>16. Forniture, spese ed acquisti: (14)</i>		
Uffici di Sezione e Riparti	39.194,09	59.250,58
Stazioni	562.337,41	360.109,38
Depositi personale viaggiante	11.158,44	9.989,80
Convogli	30.490,04	35.054,62
Locomozione	5.586.097,37	4.912.253,16
Linea	115.378,15	119.740,84
Indennizzi	31.064,55	87.761,67
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	6.375.720,05	5.584.160,05
Manutenzione del materiale rotabile (15)	6.264.915,89	6.129.054,94
Manutenzione della linea (16)	3.225.825,56	1.590.013,28
Totale spese diverse . . .	15.866.461,50	13.303.228,27
Totale Ferrovie secondarie sicule . . .	32.773.514,10	30.311.581,90
Stretto di Messina.		
<i>17. Personale (17)</i>	4.983.147,29	4.975.877,81
<i>18. Forniture, spese ed acquisti: (18)</i>		
Ufficio	9.049,66	33.627,99
Ferry-boats	5.025.797,14	4.677.184,53
Manutenzione degli approdi	69.773,98	7.361,17
Totale forniture, spese ed acquisti . . .	5.104.620,78	4.718.173,69
Totale stretto di Messina . . .	10.087.768,07	9.694.051,50

S P E S E	1926-27	1925-26
Spese generali.		
<i>22. Attinenti al personale:</i>		
Contributo al fondo pensioni e sussidi (19)	353.159.694,03	334.390.239,06
Contributi al fondo speciale per le pensioni agli agenti, aventi diritto al trattamento di pensione del personale addetto ai pubblici servizi (20)	1.434.782,17	194.529,21
Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari (20-bis)	229.900,90	»
Contributo al fondo « Opera di previdenza ecc. » (21)	11.539.924,26	29.251.697,65
Spese per assegni ed indennità diverse al personale (22)	42.865.093,73	42.830.980,49
Gratificazioni al personale (23)	8.114.575,90	9.600.000, »
Oblazioni e sussidi al personale (24)	1.850.902,90	1.331.393,16
Spese per il servizio sanitario (25)	4.734.724,37	5.267.166,25
Contributo per il « Dopolavoro ferroviario » (25 bis)	2.300.000, »	2.196.450, »
Totale spese generali attinenti al personale . . .	426.229.598,26	425.062.455,82
<i>20. Diverse:</i>		
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi (26)	7.014.889,08	6.136.197,83
Imposte e tasse (27)	5.702.507,49	6.401.003,87
Spese giudiziali e contenziose (28)	1.047.008,80	1.738.549,55
Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'uffici e di magazzino (29)	1.557.396,56	951.912,92
Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà (30)	5.013.214,28	4.796.616,32
Provvigione e compensi alle agenzie italiane ed estere (31)	5.903.543,70	6.151.139,02
Spese per la sorveglianza dei trasporti (32)	7.000.000, »	15.000.000, »
Contributo nelle spese stazioni e dei tronchi di uso comune, ecc. (33)	»	6.345.918,99
Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni (35)	7.430.945,84	7.048.899,60
Spese per il servizio degli autoveicoli (36)	2.176.594,56	1.817.881,83
Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nello acquisto e nella costruzione di case economiche per ferrovieri (37)	1.193.401,19	1.193.401,19
Spese casuali: (38)	249.775,30	168.999,80
Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materie e perdite di somme valori: (39)		
Danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne ecc. . . .	536.202,03	89.359,15
Spese diverse: (40)		
Interessi a credito delle cessate Società ferroviarie, ditte, imprese e agenzie . . .	41.150,98	»
Differenze di cambio	817.114,25	»
Varie	3.930.939,06	2.881.582,34
Totale spese generali diverse . . .	49.614.683,12	60.721.462,41
Totale spese generali . . .	475.844.281,38	485.783.918,23
<i>21. 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 (42)	239.881,70	439.370,87
Totale servizi secondari . . .	239.881,70	439.370,87

S P E S E	1926-27	1925-26
Navigazione.		
NAVIGAZIONE CON LE ISOLE.		
<i>Personale :</i>		
Ufficio centrale e uffici distaccati	»	796.784, 46
Personale di coperta	»	1.042.342, 09
Personale di macchina	»	1.822.484, 78
Personale ausiliario	»	426.392, 17
Totale spese di personale	»	4.088.003, 50
<i>Forniture, spese ed acquisti :</i>		
Ufficio centrale ed uffici distaccati:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	»	17.754, 62
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	»	981, »
Spese per altri titoli diversi	»	20.511, 90
<i>Piroscafi :</i>		
Combustibile	»	5.939.041, 01
Materie di consumo	»	212.091, »
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	»	145.789, 05
Manutenzione e riparazione piroscafi	»	598.554, 87
Spese per altri titoli diversi	»	542.591, 01
Manutenzione del materiale portuale	»	»
Totale forniture, spese ed acquisti	»	7.477.314, 46
Indennizzi	»	7.321, 78
Ancoraggi e spese portuali	»	1.440.946, 76
Noleggio di piroscafi	»	4.229.596, 88
Spese generali	»	945.425, 83
Totale spese diverse	»	14.100.605, 71
Totale navigazione con le isole	»	18.188.609, 21
NAVIGAZIONE LIBERA :		
<i>Personale</i>	»	327.510, 48
<i>Forniture, spese ed acquisti :</i>		
Combustibile	»	538.720, 83
Materie di consumo	»	36.599, 12
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	»	16, »
Manutenzione e riparazione piroscafi	»	89.426, 20
Ancoraggio e spese portuali	»	95.752, 79
Spese per altri titoli diversi	»	214.628, 01
Totale forniture, spese ed acquisti	»	975.142, 95
Assegnazione alla riserva per i rischi di mare	»	25.000, »
Spese generali	»	18.199, »
Totale spese diverse	»	1.018.341, 95
Totale navigazione libera	»	1.345.852, 43
Totale della navigazione	»	19.534.461, 64

S P E S E	1926-27	1925-26
22. Spese complementari.		
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (44)	40.304.290,07	29.500.000, »
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (45)	60.000.000, »	59.000.000, »
Rinnovamento del materiale rotabile (46)	120.822.544,29	121.438.173,07
Spese complementari delle ferrovie secondarie sicule (47)	1.848.813,88	1.634.921,75
Rinnovamento dei piroscafi	»	330.000, »
Totale spese complementari	222.975.648,24	211.903.094,82
23. Spese accessorie.		
Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento (49)	307.062.955,62	284.298.953,50
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro (50)	570.134,09	»
Versamento al fondo di riserva per spese impreviste (51)	30.000.000, »	30.000.000, »
Contributo per le spese della Corte dei Conti (53)	120.000, »	120.000, »
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc. (54)	13.270.341,86	2.922.809,51
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti, a rimborso di spesa sostenuta: (57-bis)	»	»
Per impianti e lavori di carattere patrimoniale	129.615,23	129.615,22
Per l'elettificazione delle linee	4.807.260,21	4.361.308,75
Totale spese accessorie	355.960.307,01	321.832.686,98
31. Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.		
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale (59)	38.130.300, »	39.530.198, »
Sovvenzione alla gestione boschi Albania (59-bis)	»	30.000.000, »
Versamento dell'avanzo della gestione: (60)		
al Tesoro	109.793.542,84	278.594.010,51
alla parte straordinaria	38.931.180,94	94.531.336,83
alla parte straordinaria per la sistemazione Anzio-Nettuno	7.000.000, »	5.000.000, »
Totale	155.724.723,78	378.125.347,34
Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	193.855.023,78	447.655.545,34
RIASSUNTO		
Spese d'esercizio rete ferroviaria	4.319.544.667,50	4.066.493.456,22
id. della navigazione	»	19.534.461,64
Spese complementari	222.975.648,24	211.903.094,82
Spese accessorie	355.960.307,01	321.832.686,98
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	38.130.300, »	69.530.198, »
Versamento dell'avanzo della gestione	155.724.723,78	378.125.347,34
Totale generale della spesa	5.092.335.646,53	5.067.419.245, »

Situazione degli assegni per le spese complementari e per i fondi di riserva.

A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA.	
Avanzo al 30 giugno 1926	11.811.953, 55
Stanziamiento dell'anno finanziario 1926-27	40.304.290, 07
Ricavi	637.510, 59
	<hr/>
Spesa	52.753.754, 21
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1927	»
B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO.	
Avanzo al 30 giugno 1926	75.713.111, 10
Stanziamiento dell'anno finanziario 1926-27	60.000.000, »
Ricavi	36.096.533, 44
	<hr/>
Spesa	171.809.644, 54
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1927	68.140.671, 98
C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.	
Avanzo al 30 giugno 1926	»
Stanziamiento dell'anno finanziario 1926-27	120.822.544, 29
Ricavi.	47.238.822, 54
	<hr/>
Spesa.	168.061.366, 83
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1927.	»
D) RINNOVAMENTO GALLEGGIANTI.	
Fondo al 1° luglio 1926	14.165.890, 22
Reintegro quota dell'esercizio 1924-25.	660.000, »
Ricavi.	»
Interessi.	795.900, 12
	<hr/>
Spesa	15.621.790, 34
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1927.	15.621.790, 34

E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE SECONDARIE SICULE.

Fondo al 30 giugno 1926	I. 540.856,81
Stanziamiento dell'anno finanziario 1926-27	I. 848.813,88
Ricavi.	127.701,20
	<hr/>
	3.517.371,89
Spesa	I. 893.064,97
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1927.	I. 624.306,92
	<hr/>

F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE.

Fondo al 30 giugno 1926	58.804.047,50
Versamento dell'anno finanziario 1926-27	101.334.509,48
Reintegro delle prelevazioni precedenti	"
	<hr/>
	160.138.556,98
Prelevamento dal fondo	71.334.509,48
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1927	88.804.047,50
	<hr/>

G) FONDO ASSICURAZIONI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO.

Fondo al 30 giugno 1926	I. 288.526,90
Versamento dell'anno finanziario 1926-27	"
	<hr/>
	I. 288.526,90
Prelevamento dal fondo	"
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1927	I. 288.526,90
	<hr/>

Segue ALLEGATO N. 2.

H) FONDO DI RISERVA PER I RISCHI DI MARE RELATIVI ALLA NAVIGAZIONE LIBERA

Fondo al 30 giugno 1926	12.837.295,95
Versamento dell'anno finanziario 1926-27	"
Interessi sulla parte mutuata alle Cooperative edilizie ferroviarie	395.208,90
	<hr/>
	13.232.504,85
Prelevamento dal fondo.	"
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1927.	13.232.504,85
	<hr/>

Riassunto dei prodotti del traffico (Rete principale stretto di Messina, secondarie sicule).

(Vedere Relazione a pagg. 13 e 14, Capo II, pagg. 199 e 208, Capo VI e pagg. 266 e 268, Capo VII).

GESTIONI	PRODOTTI			TOTALE	CONSUNTIVO 1925-26	DIFFERENZA
	Rete principale	Stretto di Messina	Ferrovie Secondarie Sicule			
Viaggiatori	1.644.219.906,48	2.224.028,29	5.380.624,75	1.651.824.559,52	1.639.100.406,42	+ 12.724.153,10
Bagagli e cani.	68.051.817,23	129.070,24	57.263,31	68.238.150,78	67.924.070,89	+ 314.079,89
Merci a G. V.	465.318.576,79	2.117.671,32	353.596,21	467.789.844,32	580.329.157,40	- 112.539.313,08
Merci a P. V.	2.645.170.634,35	5.670.066,96	2.670.419,82	2.653.511.121,13	2.578.186.654,27	+ 75.324.466,86
TOTALI	4.822.760.934,85	10.140.836,81	8.461.904,09	4.841.363.675,75	4.865.540.288,98	- 24.176.613,23

Anticipazioni del tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.
(vedere Relazione a pag. 20 e seguenti, Capo II).

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Entrate diverse	TOTALI
Legge 22 aprile 1905, n. 137	95.000.000, »	»	»	95.000.000, »
Legge 19 aprile 1906, n. 127	187.000.000, »	»	»	187.000.000, »
Legge 23 dicembre 1906, n. 638	610.000.000, »	9.016.755, 23	»	619.016.755, 23
Legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372:				
art. 22, comma 1°): quintuplo della eccedenza sul prodotto di 410 milioni fino al 30 giugno 1914 .	824.981.922, » ^(a)	»	»	834.981.922, »
art. 22, comma 3°): fornitura carrozze postali e cellulari	10.000.000, »	»	»	
Legge 5 aprile 1908, n. III, (naviglio)	15.000.000, »	»	»	15.000.000, »
Legge 13 luglio 1910, n. 466, (spese per lavori patrimoniali e di ripristino in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908).	25.000.000, »	»	»	25.000.000, »
Legge 13 aprile 1911, n. 310, (art. 13): acquisto di 4000 carri.	28.000.000, »	»	»	28.000.000, »
Decreto Reale 23 agosto 1914, n. 957, da convertirsi in legge, per aumento della dotazione di magazzino . . .	23.066.285, 87	»	»	23.066.285, 87
Decreto-legge luogotenenziale 20 giugno 1915, n. 1048, (maggiore spese occorrenti per acquisto di materiale rotabile e di piroscafi)	104.000.000, » ^(b)	»	»	104.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale 23 novembre 1915, n. 1637, (ulteriori spese straordinarie)	60.000.000, »	»	»	60.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale, 18 febbraio 1917, n. 330, (ulteriori spese straordinarie)	40.000.000, »	»	»	40.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale 8 settembre 1918, n. 1343, (ulteriori spese straordinarie)	100.000.000, »	»	»	100.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale 14 novembre 1918, n. 1791, (acquisto straordinario rotabili per i bisogni della guerra)	380.000.000, »	»	»	380.000.000, »
Decreto-legge luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, e 9 marzo 1919, n. 361, (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19-1922-23)	1.800.000.000, »	»	»	1.800.000.000, »
Residuo del fondo miglorie (1907-908) versato alle entrate straordinarie	»	16.791.093, 49	»	16.791.093, 49
Decreto luogotenenziale 25 gennaio 1916, n. 57, (provvedimenti per la elettrificazione delle linee ferroviarie) . .	»	37.000.000, »	50.000.000, »	87.000.000, »
Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597, (applicazione trazione elettrica sulle linee ferroviarie)	800.000.000, »	»	»	800.000.000, »
Da riportarsi . . .	5.102.048.207, 87	62.807.848, 72	50.000.000, »	5.214.856.056, 59

(a) Non compresi i prodotti della navigazione con le isole.

(b) Dedotti 9 milioni per acquisto di piroscafi portati in economia perchè non impegnati nella gestione 1922-23. (V. capitolo 46 dell'entrata e capitolo 80 della spesa). Restano quindi diminuiti di eguale somma le disponibilità per gli impegni della parte straordinaria.

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Entrate diverse	TOTALI
<i>Riporto . . .</i>	5.102.048.207,87	62.807.818,72	50.000.000, »	5.214.856.056,59
<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. 169, (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 1° febbraio 1925, n. 171, (costruzione materiale rotabile)</i>	134.000.000, »	»	»	134.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 19 febbraio 1925, n. 267, (completamento impianti ferroviari Stazione di Milano)</i>	260.000.000, »	»	»	260.000.000, »
<i>Legge di bilancio 1925-26 (aumento dotazione di magazzino)</i>	100.000.000, »	»	»	100.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 29 luglio 1925, n. 1375, (elettrificazione Bolzano-Brennero)</i>	60.000.000, »	»	»	60.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 20 ottobre 1925, n. 1932, (assegnazione di fondi straordinari per il biennio 1° luglio 1925-30 giugno 1927)</i>	2.910.537.482,23	(a) 133.462.517,77	100.000.000, »	3.144.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439, (aumento dotazione magazzino)</i>	»	»	200.000.000, »	200.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 9 maggio 1926, n. 840, (sistemazione ferrovia Anzio-Nettuno)</i>	12.000.000, »	»	»	12.000.000, »
<i>Regio decreto-legge 3 giugno 1926, n. 989, (sovvenzione per le maggiori spese di dogana relative alle locomotive tedesche in conto riparazioni)</i>	1.500.000, »	»	»	1.500.000, »
<i>Decreto ministeriale n. 19267 del 10 dicembre 1926, emesso in applicazione al Regio decreto 14 novembre 1921 . .</i>	50.000.000, »	»	»	50.000.000, »
Entrate diverse :				
Anni finanziari				
1907-08 al 1925-26	»	»	106.668.852,07	
1926-27	»	»	14.399.614,78	121.068.466,85
TOTALI	10.279.085.690,10	196.270.366,49	471.068.466,85	10.946.424.523,44

(a) D'accordo tra i Ministeri delle Comunicazioni e delle Finanze, a sensi dell'art. 1 dell'indicato decreto, l'importo del quadruplo dell'aumento dei prodotti del traffico di cui all'articolo stesso, è stato determinato in milioni 3044. Tale somma si suddivide in lire 2.910.537.482,23 a carico del Tesoro e lire 133.462.517,77 a carico della parte ordinaria del bilancio quale quarta parte degli avanzi di gestione degli esercizi 1925-26 e 1926-27.

Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1927 per spese di carattere patrimoniale.
(Vedere Relazione pag. 21, Capo II).

	Somme impegnate dal		Esercizio 1926-27		Totale delle somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1927	Somme pagate al 30 giugno 1926	Somme pagate nell'esercizio 1926-27	Totale delle somme pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1927
	1° luglio 1905	al 30 giugno 1926	Impegni autorizzati	Economie verificate in sede di liquidazione finale ed impegni annullati o regolarizzati				
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	3.911.227.130,75	614.348.152,24	7.641.060,04		4.538.134.222,95	2.533.848.191,61	567.220.617,38	3.101.078.808,99
idem autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione	1.916.665,48	42.599.576,15	1.824.751,11		42.601.490,52			
Spese di primo impianto	3.725.727,55				3.725.727,55	3.725.586,55		3.725.586,55
per l'amministrazione centrale e dipendenti servizi	701.972,93				701.972,93	671.345,41		671.345,41
per l'esercizio di navigazione	3.373.200.579,37		11.272.022,51		3.361.928.556,86	2.259.733.694,71	221.944.256,67	2.485.677.948,38
Materiali rotabile	165.877.301,14	48.328.128,58	1.048.745,69		213.156.684,03	85.306.117,90	42.290.927,41	127.597.045,31
per lo stretto di Messina e per servizio dei porti	63.989.530,30				63.989.530,30			
per il servizio con le isole	23.442.666,83				23.442.666,83	36.350.025,72	61.244,19	36.411.269,91
aggiunte e migliorie	364.680,79		5.575,20		359.105,79			
Materiali di esercizio (e)	387.819.100,55	31.934.657,80	727.554,70		419.026.203,65	246.808.655,66	46.274.801,32	243.083.456,98
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni	17.752.575,96				17.752.575,96	17.752.575,96		17.752.575,96
Integrato di materiale rotabile	19.199.372,93	3.000.000,00			22.199.372,93	19.142.805,32	3.010.238,65	22.153.044,17
Aumento dotazione di magazzino (f)	816.223.143,34				816.223.143,34	816.223.143,34		816.223.143,34
Spese per il terremoto del 28 dicembre 1908 (g)	25.729.258,89				25.729.258,89	25.345.175,37		25.345.175,37
TOTALE	8.810.969.726,81	740.410.514,77	22.519.709,05		9.528.860.532,53	6.044.917.308,75	884.802.085,62	6.929.719.394,37

(a) Comprende anche per complessive lire 11.245.290,04 l'importo per lavori approvati a carico della cassa aumenti patrimoniali e del primo fondo di riserva ed in corso di esecuzione al 30 giugno 1905; e l'importo dei lavori approvati in conto capitale ed in conto cassa aumenti patrimoniali per le linee meridionali ed in corso di esecuzione al 26 marzo 1906.
 (b) Comprende anche l'importo degli impegni per esborzi di pagamenti relativi a forniture di rotabili al 30 giugno 1905 per le tre cesate reti, di quelli per forniture ordinate per la ex rete meridionale ed in corso al 26 marzo 1906; quelli per rotabili riscattati per le linee ex venete ammontanti complessivamente al 30 giugno 1927 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) Comprende anche il saldo per forniture di materiale d'esercizio in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 per le tre cesate reti, di quelle in corso al 26 marzo 1906 sulle linee ex meridionali, nonché il materiale di esercizio riscattato per le linee ex venete per il complessivo importo di lire 180.892,70 a tutto l'esercizio 1926-27.
 (f) Altri 20 milioni furono sovvenzionati dal Tesoro nel 1905-06 per completare la dotazione di magazzino.
 (g) La somma complessiva per lavori e provviste in dipendenza del terremoto del 28 dicembre 1908 non deve superare quella dei 25 milioni di cui all'articolo 22 della legge 13 luglio 1910, n. 466. Al conto stesso continueranno però ad imputarsi gli impegni per le maggiori spese riferibili a detti lavori e provviste fino a tanto che siano ultimate le liquidazioni finali, e quando ciò si sarà verificato, l'eccedenza oltre i 25 milioni verrà stornata a carico dei conti di competenza della parte ordinaria e straordinaria del bilancio, a seconda della natura dei lavori.

**Consistenza patrimoniale, al 30 giugno 1927, dei materiali di scorta nei magazzini
od in corso di regolarizzazione contabile per lavori ed impianti.**

(Vedere Relazione pag. 21, Capo II e pag. 247, Capo VII).

CONSEGNATARI	MATERIALI in magazzino e presso i Servizi pel bisogni dell'esercizio e dei lavori (1)	MATERIALI in corso di regolarizzazione contabile per lavori eseguiti od impegnati per lavori speciali ed in corso di esecuzione (2)	MATERIALI fuori uso (3)	TOTALI (4)
Magazzino approvvigionamenti	530.802.211,04	"	19.214.355 —	550.016.566,04
Magazzino distributore viveri	27.346.350,26	"	"	27.346.350,26
Depositi combustibili	283.391.340,78	"	"	283.391.340,78
Servizio materiale e trazione:				
nei magazzini a scorte mobili.	25.124.568,11	"	"	25.124.568,11
nei depositi locomotive e nelle squadre di rialzo:				
a) rete principale	19.586.680,59	1.738.707,81	"	21.325.388,40
b) linee secondarie sicule	471.691,12	"	"	471.691,12
nelle officine materiale rotabile:				
a) materiali diversi	6.017.861,85	34.188.481,88	"	40.206.343,73
b) sale montate.	20.820.340,06	"	"	20.820.340,06
nelle officine private	8.548.182,07	1.279.031,92	"	9.827.213,99
scorte pel ferry-boats dello Stretto di Mes- sina	2.348.351,63	"	"	2.348.351,63
Servizio lavori e costruzioni:				
a) Lavori:				
lungo le linee.	162.832.850,04	102.384.093,42	17.065.317,06	282.282.800,52
nelle officine	"	2.703.426,98	2.820 —	2.706.246,98
b) Elettrificazione:				
lungo le linee.	87.015.115,94	19.086.906,20	307.089,19	106.459.111,33
nei cantieri	370.535,90	5.425.499,81	"	5.796.035,71
TOTALI . . .	1.174.726.079,39	166.806.748,02	36.589.581,25	1.378.122.408,66

Valore inventariale del materiale rotabile, galleggiante e d'esercizio costituente la dotazione al 30 giugno 1927.
(Vedere Relazione a pag. 21, Capo II).

OGGETTO	Situazione al 30 giugno 1926		Variazioni avvenute nell'esercizio finanziario 1926-27 per nuovi acquisti, demolizioni o rettifiche di valori				Situazione al 30 giugno 1927	
	quantità	valore	Aumenti		Diminuzioni		quantità	valore
			quantità	valore	quantità	valore		
Locomotive a vapore ed elettriche, locomotive a nafta per manovra, automotrici a vapore ed elettrici, che, gru automotrici a benzina	7.107	1.668.147.752,03	115	81.408.079,65 ^(a)	156	13.842.823,15 ^(b)	7.066	1.735.713.008,53
Carrozze	9.511	720.140.130,17	214	56.038.000, »	^(c) 544	12.166.026,98	9.181	764.012.103,19
Bagagliai	4.185	142.847.021,28	17	1.141.000, »	^(c) 141	1.511.321,75	4.061	142.476.699,53
Carri merci e carri speciali	154.558	1.822.935.282,63	4.435	164.061.124,47	^(c) 5.757	65.024.874,61	153.236	1.921.971.532,49
Materiale d'esercizio	»	^(d) 287.811.393,92	»	33.368.591,33	»	7.994.196,18	»	^(d) 313.185.789,07
Materiale galleggiant. Piroscafi	»	18.037.670,29	»	»	»	9.665.533,53	»	8.372.136,76
Ferry boats	»	23.628.424,33	»	116.355,10	»	86.108,18	»	23.658.671,25
		4.683.547.674,65		336.133.150,55		110.290.884,38		4.909.389.940,82

(a) Compresse lire 28.780.000 per rettifiche di valori.

(b) Compresse lire 2.195.400 per rettifiche di valori.

(c) Compresi n. 6 carrozze, n. 2 bagagliai e n. 25 carri della linea Palermo-Catania-San Carlo, scaricati a sola quantità.

(d) Compresse lire 761.513,35 importo del materiale d'esercizio in dotazione ai Magazzini generali di Fiume.

ALLEGATO N. 8. — LUNGHEZZA DELLA RETE IN CHILOMETRI. AL 30 GIUGNO 1927.

» » 9. — LUNGHEZZA DELLE LINEE FERROVIARIE ESERCITATE DALLO STATO DIVISA
PER PROVINCIA E REGIONE AL 30 GIUGNO 1927.

» » 10. — POTENZIALITÀ DELLE STAZIONI AL 30 GIUGNO 1927, 1926 E 1905.

Lunghezza della rete in chilometri al 30 giugno 1927.

(Vedere Relazione pag. 49, Capo IV).

	Linee esercitate dalle ferrovie dello Stato				Linee italiane di confine esercitate da altre amministrazioni		Lunghezza reale della rete di Stato al 30 giugno 1927 (col. 3+5)
	lunghezza reale al 30 giugno 1927			lunghezza media esercitata nell'anno 1926-27	lunghezza reale al 30 giugno 1927	lunghezza media esercitata nell'anno 1926-27	
	a semplice binario	a doppio binario	in complesso				
	1	2	3	4	5	6	7
A) A scartamento normale.							
1° in territorio italiano:							
Compartimento di Torino	1.418, 558	394, 393	1.812, 951	1.810, 839	—	—	1.812, 951
Id. • Milano	901, 753	538, 125	1.439, 878	1.439, 878	(*) 33, 923	33, 923	1.473, 801
Id. • Venezia	596, 012	703, 679	1.299, 691	1.299, 691	7, 442	7, 442	1.307, 133
Id. • Trieste	588, 151	192, 018	780, 169	780, 169	(**) 27, 801	27, 801	807, 970
Id. • Genova	304, 798	211, 151	515, 949	515, 949	(***) 7, 286	7, 286	523, 235
Id. • Bologna	750, 767	393, 621	1.144, 388	1.144, 388	—	—	1.144, 388
Id. • Firenze	876, 643	416, 265	1.292, 908	1.297, 557	—	—	1.292, 908
Id. • Ancona	1.030, 511	92, 954	1.123, 465	1.123, 465	—	—	1.123, 465
Id. • Roma	898, 944	533, 404	1.432, 348	1.430, 624	—	—	1.432, 348
Id. • Napoli	931, 442	195, 996	1.127, 438	1.124, 957	—	—	1.127, 438
Id. • Bari	1.086, 141	30, 472	1.116, 613	1.109, 244	—	—	1.116, 613
Id. • Reggio Calabria	980, 295	—	980, 295	980, 159	—	—	980, 295
Id. • Palermo	1.277, 147	—	1.277, 147	1.277, 147	—	—	1.277, 147
Delegazione di Cagliari	417, 789	—	417, 789	417, 789	—	—	417, 789
Totale in territorio italiano	12.058, 951	3.702, 078	15.761, 029	15.751, 856	76, 452^b	76, 452	15.837, 481
2° di confine in territorio estero	—	11, 570	11, 570	11, 570	—	—	—
Totale generale	12.058, 951	3.713, 648	15.772, 599	15.763, 426	—	—	—
B) A scartamento ridotto:							
Compartimento di Venezia	141, 385	—	141, 385	141, 385	—	—	—
id. • Trieste	122, 992	—	122, 992	122, 992	—	—	—
Gruppo Sicilia	461, 814	—	461, 814	461, 814	—	—	—
Totale	726, 191	—	726, 191	726, 191	—	—	—

Come lunghezza reale esercitata al 30 giugno 1927 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 365/esimi della lunghezza reale di cui sopra, quanti sono stati i giorni di effettivo esercizio.
 (*) Di cui km. 19,066 da Domodossola a Iselle a doppio binario. — (**) Di cui km. 10,198 da Postumia al confine jugoslavo a doppio binario che sono provvisoriamente esercitati dalla Jugoslavia, in attesa della costruzione della nuova stazione di Recchio. — (***) Tronco confine francese-Ventimiglia a doppio binario.

Lunghezza delle linee ferroviarie italiane divisa per provincia e regione al 30 giugno 1927 (9).

PROVINCIE o REGIONI	Esercitate dallo Stato			Per 100 km. di superficie	Per 100.000 abitanti
	a scartamento		Totale		
	Normale	Ridotto			
	chilometri			Km.	Km.
Alessandria	553.4	—	553.4	11.2	73.3
Cuneo	411.5	—	411.5	6.0	71.1
Novara	478.0	—	478.0	9.1	91.0
Torino	410.4	—	410.4	4.9	40.0
PIEMONTE	1853.3	—	1853.3	7.2	62.5
Genova	360.9	—	360.9	10.7	37.0
Imperia	71.3	—	71.3	6.0	47.4
Spezia	63.9	—	63.9	7.1	30.5
LIGURIA	496.1	—	496.1	9.4	37.9
Bergamo	117.3	—	117.3	9.7	32.8
Brescia	157.5	—	157.5	6.5	46.2
Como	222.9	—	222.9	15.0	67.9
Cremona	143.5	—	143.5	8.9	44.0
Mantova	101.4	—	101.4	6.9	43.2
Milano	372.5	—	372.5	15.9	26.4
Pavia	283.5	—	283.5	8.5	57.5
Sondrio	57.9	—	57.9	2.6	63.7
LOMBARDIA	1456.5	—	1456.3	8.7	41.2
Trento VENEZIA TRIDENTINA	442.8	165.4	608.2	4.8	104.8
Belluno	94.0	—	94.0	—	—
Padova	173.8	—	173.8	10.0	36.5
Rovigo	107.1	—	107.1	6.3	39.1
Treviso	235.3	—	235.3	10.0	45.3
Udine	488.2	—	488.2	—	—
Venezia	160.2	—	160.2	7.0	33.4
Verona	276.0	—	276.0	8.5	50.7
Vicenza	130.9	—	130.9	8.0	39.8
VENETO	1665.5	—	1665.5	6.9	46.2
Carnaro	48.0	—	48.0	—	—
Istria	130.8	109.5	240.3	—	—
Trieste	228.7	13.5	242.2	17.2	72.8
VENEZIA GIULIA	407.5	123.0	530.5	9.0	80.2
Bologna	206.5	—	206.5	7.9	46.8
Ferrara	60.8	—	60.8	6.5	49.7
Forlì	95.3	—	95.3	6.2	35.5
Modena	60.1	—	60.1	8.1	55.5
Parma	160.6	—	160.6	5.2	48.3
Piacenza	73.4	—	73.4	2.9	26.1
Ravenna	198.1	—	198.1	11.2	80.6
Reggio Emil'ia	41.8	—	41.8	6.9	45.3
EMILIA	896.6	—	896.6	6.8	48.0
Arezzo	81.3	—	81.3	5.2	57.8
Firenze	324.3	—	324.3	5.8	32.6
Grosseto	134.7	—	134.7	3.8	104.6
Livorno	44.5	—	44.5	13.0	31.0
Lucca	122.1	—	122.1	8.5	35.3
Massa e Carrara	82.5	—	82.5	6.1	47.7
Pisa	245.4	—	245.4	8.0	68.3
Siena	170.1	—	170.1	5.0	75.9
TOSCANA	1204.9	—	1204.9	5.8	49.2

(1) In questo allegato la ripartizione delle linee è fatta secondo le vecchie provincie, non conoscendosi ancora i confini esatti di quelle nuove modificate o aggiunte.

PROVINCIE o REGIONI	Esercitate dallo Stato			Per 100 km. di superficie	Per 100.000 abitanti
	a scartamento		Totale		
	Normale	Ridotto		chilometri	Km.
Ancona	162.8	—	162.8	8.4	45.8
Ascoli Piceno	74.4	—	74.4	6.4	50.3
Macerata	102.7	—	102.7	4.1	42.5
Pesaro e Urbino	95.3	—	95.3	5.2	54.1
MARCHE					
Perugia UMBRIA	373.4	—	373.4	5.9	77.7
Roma LAZIO	833.1	—	833.1	8.8	69.9
Aquila	365.1	—	365.1	6.4	103.2
Campobasso	257.3	—	257.3	6.7	84.9
Chieti	109.3	—	109.3	8.6	67.3
Teramo	94.3	—	94.3	3.4	29.4
ABRUZZI e MOLISE					
Avellino	184.5	—	184.5	6.5	48.5
Benevento	139.8	—	139.8	7.6	60.7
Caserta	333.1	—	333.1	8.3	53.4
Napoli	112.8	—	112.8	23.4	11.3
Salerno	326.7	—	326.7	6.7	56.8
CAMPANIA					
Bari	349.3	—	349.3	10.0	54.9
Foggia	275.4	—	275.4	3.1	58.6
Lecce	244.7	—	244.7	10.3	74.6
Taranto	115.1	—	115.1	5.3	46.7
PUGLIE					
Potenza BASILICATA	353.4	—	353.4	3.7	79.7
Catanzaro	302.0	—	302.0	7.2	74.2
Cosenza	307.6	—	307.6	6.0	81.9
Reggio Calabria	202.4	—	202.4	7.5	47.0
CALABRIA					
Caltanissetta	139.9	33.8	173.7	5.3	44.4
Catania	188.0	16.5	204.5	6.6	36.5
Girgenti	139.3	214.0	353.3	11.6	82.4
Messina	202.3	—	202.3	6.2	34.2
Palermo	229.8	149.2	379.0	7.6	43.6
Siracusa	249.2	—	249.2	7.8	66.1
Trapani	128.4	48.1	176.5	7.0	43.2
SICILIA					
Cagliari	210.2	—	210.2	4.8	120.3
Sassari	212.8	—	212.8	4.5	142.1
SARDEGNA					
Italia Settentrionale	7218.3	288.4	7506.7	7.3	50.8
» Centrale	3672.6	—	3672.6	6.4	60.5
» Meridionale	3246.7	—	3246.7	6.8	52.4
» Insulare	1699.9	461.5	2161.4	6.2	61.8
TOTALE					
	15837.5	749.9	16587.4	6.8	54.4

Potenzialità delle stazioni al 30 giugno 1927, 1926 e 1905.

(Vedere Relazione pag. 62, Capo IV).

COMPARTIMENTI	Fronti di magazzino e tettoie			Fronti di piani scaricatori scoperti			Fronti di binario per carico e scarico diretto			Binari per deposito vetcoli			Binari di manovra			Arce coperte per deposito			Arce scoperte per deposito		
	Capacità in numero di carri									Metri quadrati											
	1927	1926	1905	1927	1926	1905	1927	1926	1905	1927	1926	1905	1927	1926	1905	1927	1926	1905	1927	1926	1905
E																					
DELEGAZIONI																					
Torino	786	762	475	1.787	1.736	1.151	7.110	6.973	3.568	18.079	17.612	9.595	23.473	23.284	14.571	54.067	49.632	34.547	137.992	134.507	84.384
Milano	904	954	500	1.370	1.357	674	9.091	8.781	3.408	33.951	33.783	17.620	11.317	11.201	1.080	87.839	86.765	33.300	114.806	114.806	52.507
Venezia	1.032	982	484	1.766	1.701	616	9.435	9.253	2.343	24.443	24.343	8.648	27.658	27.479	6.080	184.486	181.886	126.600	344.175	341.175	54.436
Genova	783	785	469	758	758	604	13.413	13.170	6.381	16.572	15.369	9.414	9.916	9.228	4.847	103.889	103.889	55.487	84.801	74.901	27.870
Bologna	1.264	1.258	1.073	1.463	1.451	1.153	6.245	6.185	2.952	18.328	18.262	10.307	18.230	18.190	9.401	80.127	78.957	66.884	148.637	145.207	108.866
Firenze	1.457	1.387	1.146	1.857	1.505	1.038	7.069	6.923	1.800	17.854	16.550	4.857	15.925	15.126	7.638	58.946	56.363	34.531	137.885	137.555	106.063
Ancona	341	339	256	779	768	572	3.178	3.070	1.260	5.313	5.159	1.919	10.045	15.942	10.091	24.128	24.128	15.574	80.345	60.345	45.693
Roma	467	467	355	1.165	1.165	863	3.303	3.269	1.529	10.971	10.804	3.387	16.716	16.711	11.973	44.742	44.742	35.211	104.823	103.523	82.946
Napoli	442	440	331	964	934	724	4.800	4.552	1.658	16.575	15.147	7.099	9.137	9.019	5.411	37.103	37.103	25.454	70.383	68.363	52.274
Bari	316	265	220	596	579	482	1.748	1.585	1.105	9.884	9.677	4.732	5.257	5.233	3.606	22.442	21.832	16.969	38.228	37.110	34.849
Reggio Calabria	197	197	143	388	396	343	1.381	1.326	287	3.209	3.097	1.037	7.866	7.745	4.761	10.815	10.615	8.898	34.468	34.468	27.597
Palermo	463	450	210	792	675	436	3.009	3.236	624	5.635	4.846	1.344	7.443	6.261	2.314	26.717	26.507	12.671	55.337	48.669	5.440
Trento (*)	891	348	—	841	833	—	1.103	1.103	—	2.223	2.223	—	2.891	2.891	—	2.865	2.460	—	9.915	9.700	—
Trieste (*)	488	468	—	1.857	1.346	—	3.062	2.986	—	2.481	2.127	—	15.888	15.788	—	10.388	10.388	—	291.000	261.000	—
Cagliari (Delegazione)	79	79	—	341	341	—	247	240	—	437	416	—	586	483	—	4.024	4.024	—	4.258	4.258	—
Totali	9.429	9.181	5.662	15.794	15.545	8.636	74.622	72.652	26.915	185.035	179.415	79.929	188.147	184.581	81.773	760.045	739.291	466.126	1.804.713	1.575.592	682.919

(*) I dati si riferiscono alle sezioni di Trento e Trieste che si ritiene opportuno tenere in evidenza.

ALLEGATO N. II. — SITUAZIONE GENERALE DEL PERSONALE AL 30 GIUGNO 1927.

» » 12. — DIMOSTRAZIONE DELLE SPESE DI PERSONALE PER STIPENDI, PAGHE,
 COMPETENZE ACCESSORIE, ASSEGNI E COMPENSI SPECIALI AL LORDO
 DELLE RITENUTE.

Personale al 30 giugno 1927.

(pag. 26 e seguenti, Capo III).

DELEGAZIONI											Totale generale al 30 giugno 1927	SITUAZIONE al 30 giugno 1926	DIFFERENZE		
PERSONALE AVVENTIZIO															
Materiale e trazione							Lavori e costruzioni			TOTALE					
Uffici	Depositi locomotive	Condotta locomotive	Officine depositi e squadre di riarmo	Officine di grandi riparazioni	Verifica, pulizia e natura veicoli	Trazione elettrica (2)	Ferry-boats	Uffici	Linee		Subalterno				
I	61	—	9	26	—	22	—	—	122	—	509	16.403	16.869	—	466
—	157	—	123	7	—	38	—	—	131	—	927	17.764	17.999	—	235
—	89	—	40	25	—	1	—	—	180	—	481	12.852	13.070	—	218
I	86	—	43	27	—	1	—	—	77	—	524	14.821	15.303	—	482
—	201	—	66	—	12	—	—	—	16	—	510	8.601	8.812	—	211
—	22	—	30	72	7	111	—	—	5	I	444	10.329	10.590	—	261
—	101	—	51	7	—	37	—	—	117	—	746	17.025	17.217	—	192
—	81	—	87	32	—	—	—	—	48	—	431	11.653	11.770	—	117
I	76	—	6	7	—	—	—	—	110	—	287	7.928	7.937	—	9
—	58	—	5	8	—	—	—	—	196	—	306	13.421	13.608	—	187
—	49	—	17	50	—	—	—	—	58	—	248	7.719	7.960	—	241
—	69	—	2	—	—	—	—	—	30	—	145	6.394	6.472	—	78
I	58	—	37	91	—	—	99	3	249	I	789	12.048	12.073	—	25
—	65	—	17	72	11	—	—	—	29	—	254	1.920	2.001	—	81
4	1.173	—	533	424	36	210	99	3	1.368	2	6.601	158.978	161.681	—	2.703

Personale 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 e ai cantieri trazione elettrica di Bologna e iniezioni legnami di Livorno				
Totale generale al 30 giugno 1927	SITUAZIONE al 30 giugno 1926	DIFFERENZE	Stabile ed in prova	Avventizio	Totale generale al 30 giugno 1927	SITUAZIONE al 30 giugno 1926	DIFFERENZE
8.221	5.227	— 6	216	I	217	226	— 9
8.363	8.338	+ 25	34	—	84	47	+ 7
13.584	13.565	+ 19	270	I	271	273	— 2
2.298	2.218	+ 70	41	—	41	39	+ 2
12	24	— 12	—	—	—	—	—
53.008	55.555	— 1.559	—	—	—	—	—
18.088	18.370	— 302	—	—	—	—	—
178	161	+ 14	—	—	—	—	—
8.682	8.111	+ 551	—	—	—	—	—
13.482	14.079	— 597	—	—	—	—	—
10.858	10.898	— 42	—	—	—	—	—
8.974	9.165	— 191	—	—	—	—	—
2.745	2.995	— 250	—	—	—	—	—
3.194	2.525	+ 669	—	—	—	—	—
294	—	+ 294	—	—	—	—	—
123	119	+ 4	—	—	—	—	—
28.521	30.010	— 1.489	215	220	535	407	+ 128
1.646	1.566	+ 80	60	—	60	56	+ 4
61	57	+ 4	—	—	—	—	—
— 88	94	— 25	285	128	413	283	+ 130
— 37	29	+ 8	500	363	863	885	— 22
— 868	966	— 16	—	—	—	—	—
—	318	— 318	—	—	—	—	—
161.805	155.042	— 3.177	1.160	711	1.871	1.631	+ 240
167.747	170.825	— 3.078	1.471	712	2.183	1.943	+ 240
167.747	170.825	— 3.078	—	—	—	—	—
2.183	1.943	+ 240	—	—	—	—	—
169.930	172.768	— 2.838	—	—	—	—	—

**Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie,
assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.**

(Vedere Relazione pag. 28 e seguenti. Capo III).

	Esercizio 1925-26		Esercizio 1926-27	
Spese ordinarie al lordo.				
Direzione generale	—	L. 67.770.302,86	—	L. 71.156.145,41
Servizio movimento e traffico	—	» 1.006.427.479,78	—	» 1.022.600.477,60
Servizio materiale e trazione	—	» 449.017.010,35	—	» 452.953.401,63
Servizio lavori	—	» 417.289.134,78	—	» 412.719.717,13
Linee secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia)	—	» 17.008.374,66	—	» 16.912.797,47
Esercizio navigazione (navigazione con le isole)	—	» 4.714.603,65	—	» »
Navigazione dello Stretto di Messina. .	—	» 4.976.996,71	—	» 4.983.401,39
Servizio degli autoveicoli	—	» 499.351,47	—	» 359.864,44
	—	<u>L. 1.967.702.354,26</u>	—	<u>L. 1.981.685.805,97</u>
Spese generali attinenti al personale.				
Contributi dell'Amministrazione ai fondi pensioni e sussidi e contributo per l'assi- curazione degli avventizi ordinari, ecc.	L. 334.584.768,27		L. 354.824.377,10	
Contributo al fondo « Opera di previ- denza »	» 29.251.697,65		» 11.539.924,26	
Spese per assegni e indennità diverse. .	» 42.841.623,24		» 42.874.036,64	
Gratificazioni.	» 9.600.000, »		» 8.114.575,90	
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie.	» 1.331.393,16		» 1.850.902,90	
Spese per il servizio sanitario	» 6.121.540,76		» 5.745.235,34	
Contributo per il Dopolavoro Ferroviario	» 2.196.450, »		» 2.300.000, »	
		<u>L. 425.927.473,08</u>		<u>L. 427.249.052,14</u>
Totale . . .	L. 2.393.629.827,34		L. 2.408.934.857,21	
Navigazione libera	L. 327.945,27		»	»
Gestione officine.				
Officine di grande riparazione	L. 131.535.365,23		L. 137.198.332,35	
Officine dei depositi e squadre di rialzo	» 143.068.468,46		» 147.994.958,38	
Officine e cantieri del Servizio lavori e costruzioni	» 4.628.591,75		» 5.082.886,93	
		<u>L. 279.232.425,44</u>		<u>L. 290.276.177,66</u>
Totale generale . . .	L. 2.673.190.198,05		L. 2.699.211.034,87	

ALLEGATO N. 13. — CONSISTENZA DEL PARCO AL 30 GIUGNO 1927.

- » » 14. — SITUAZIONE DEL PARCO VEICOLI F. S. A SCARTAMENTO NORMALE AL 30 GIUGNO 1927.
- » » 15. — DATI TECNICI GENERALI RELATIVI ALLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE A SCARTAMENTO NORMALE F. S. ED AI LORO APPARECCHI SPECIALI.
- » » 16. — DATI TECNICI GENERALI RELATIVI ALLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE A SCARTAMENTO NORMALE F. S. ED AI LORO APPARECCHI SPECIALI AL 30 GIUGNO 1927 E 1926.
- » » 17. — COSTRUZIONI DI NUOVE LOCOMOTIVE PRESSO L'INDUSTRIA PRIVATA.
- » » 18. — COSTRUZIONE DI NUOVI VEICOLI PRESSO L'INDUSTRIA PRIVATA.
- » » 19. — LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI RIPARATE NELLE OFFICINE DELLE F. S. E NELLE OFFICINE PRIVATE.
- » » 20. — VEICOLI RIPARATI NELLE OFFICINE F. S., NELLE OFFICINE PRIVATE E NELLE SQUADRE DI RIALZO.
- » » 21. — MATERIALE ROTABILE A SCARTAMENTO NORMALE ATTO AL SERVIZIO E FUORI SERVIZIO AL 30 GIUGNO 1926 E AL 30 GIUGNO 1927.

Consistenza del parco al 30 giugno 1927.

(Vedere Relazione pag. 177, Capo V).

LOCOMOTORI.								
SPECIFICAZIONE DEL MATERIALE	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1926	ENTRATI	USCITI	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1927	IN COSTRUZIONE			
		in servizio durante l'esercizio 1926-27	di servizio		Rimanenza al 30 giugno 1926	Ordinati durante l'esercizio 1926-27	Consegnati	Rimanenza al 30 giugno 1927
<i>A scartamento normale.</i>								
Locomotive a vapore	5.616	86	70	5.632	70	(2) 85	85	70
Automotrici a vapore	33	2	27	8	—	—	—	—
Locomotive elettriche	546	(*) 1	—	547	30	99	(*) 1	128
Automotrici elettriche	38	—	2	36	—	—	—	—
Automotrici con motore a scoppio (1)	1	2	—	3	—	(3) 6	2	4
Locomotive per manovra a nafta	2	1	1	2	1	—	1	—
<i>A scartamento ridotto.</i>								
Locomotive a vapore { per la Sicilia	85	—	—	85	8	24	—	32
{ per la Trieste-Parenzo	6	—	—	6	—	—	—	—
Automotrici con motore a scoppio	—	—	—	—	—	(3) 2	—	2
MATERIALE EX AUSTRIACO.								
<i>A scartamento normale.</i>								
Locomotive a vapore	723	17	50	690	—	—	—	—
<i>A scartamento ridotto.</i>								
Locomotive a vapore	43	—	—	43	—	—	—	—
Automotrici elettriche (a corrente continua)	14	—	—	14	—	—	—	—

(1) Compresa una gru automatica.

(2) Compresa 35 acquistate dalla Società del Mar Nero.

(3) Delle quali 2 con motore Diesel-elettrico.

(*) La sola parte meccanica.

A) VEICOLI A SCARTAMENTO NORMALE.

	Quantità in servizio al 30-6-1926	Entrati in servizio				Usciti di servizio			Quantità in servizio al 30-6-1927		
		pro- venienti dalla guerra	per nuove co- struzioni	forniti dalla gestione officine	per variazioni giri inven- tari, ecc.	per alienazione		per va- riazioni giri in- ventari, ecc.			
						Materiale F. S.	provenienti dalla guerra				
Carrozze	in servizio pubblico { a 2 sale	3.530	7	—	2	13	397	92	13	3.060	
		a 3 »	800	—	—	—	—	24	5	—	771
		a 4 »	4.959	—	186	16	27	16	4	25	5.143
	in servizio interno { a 2 sale	11	—	—	—	—	—	—	—	—	11
		a 3 »	6	—	—	1	—	—	—	—	7
Totale	9.306	7	186	19	40	437	101	38	8.862		
Postali	a 2 sale	103	—	—	—	—	—	4	1	98	
	a 3 »	6	—	—	—	1	—	—	—	7	
	a 4 »	66	—	—	—	—	—	—	—	66	
	Totale	175	—	—	—	1	—	4	1	171	
Bagagliai	in servizio pubblico { a 2 sale	3.515	1	—	16	59	98	23	73	3.397	
		a 3 »	60	—	—	—	—	7	—	—	53
		a 4 »	398	—	—	—	—	2	—	—	396
	in servizio interno { a 2 sale	4	—	—	—	14	4	—	—	—	18
		a 3 »	6	—	—	—	1	—	—	—	5
Totale	3.983	1	—	16	73	112	23	73	3.865		
Carri	in servizio pubblico { a 2 sale	149.060	335	1.988	1.973	374	4.399	1.262	807	147.362	
		a 3 »	71	—	—	—	1	1	10	—	69
		a 4 »	1.900	1	—	—	1	5	2	—	1.895
	in servizio interno { a 2 sale	2.126	1	50	13	472	72	9	5	2.570	
		a 3 »	76	—	10	—	7	1	1	—	85
a 4 »		176	—	—	—	11	—	1	—	194	
Totale	153.409	337	2.048	1.986	856	4.395	1.275	824	152.142		
Totale generale	166.873	345	2.234	2.021	(1) 970	4.944	1.403	(1) 936	155.100		

(1) La differenza fra queste cifre è data da 2 automotrici elettriche trasformate in carrozze rimorchio T. R., da 27 automotrici a vapore trasformate in carri riscaldatori e da 5 carri precedentemente segnalati come demoliti i quali sono stati invece rimessi in circolazione.

B) VEICOLI A SCARTAMENTO RIDOTTO.

	QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1926	ENTRATI in servizio		USCITI di servizio		QUANTITÀ in servizio al 30 giugno 1927
		durante l'esercizio 1926-27				
Carrozze	205	—		6		199
Bagagliai	27	—		2		25
Carri	1.149	10		65		1.094
Totale.	1.381	10		73		1.318

TIPO DEI VEICOLI	QUANTITÀ DEI VEICOLI al 30 giugno 1927			VEICOLI ADIBITI		VEICOLI			QUANTITÀ complessiva delle sale	
	con freno a mano	senza freno a mano	in totale	al servizio interno dell'ammi- nistrazione	al traffico	a 2 sale	a 3 sale	a 4 sale		
Carrozze	speciali	50	3	53	—	53	3	5	45	201
	di 1ª classe	465	91	556	—	556	79	117	360	1.949
	di 2ª »	1.262	206	1.468	—	1.468	348	246	874	4.930
	di 3ª »	3.934	644	4.578	—	4.578	1.999	69	2.510	14.245
	miste	2.059	189	2.248	—	2.248	560	334	1.354	7.538
	cellulari	1	61	61	—	61	61	—	—	122
Totale delle carrozze . . .	7.771	1.193	8.964	—	8.964	3.050	771	5.143	28.985	
Postali	156	15	171	—	171	98	7	66	481	
Bagagliai	3.865	—	3.865	19	3.846	3.411	58	396	8.580	
Carrì coperti	serie F	27.500	25.140	52.640	54	52.586	52.623	—	17	105.314
	» G	1.760	9.031	10.791	14	10.777	10.791	—	—	21.582
	» H	2.119	1.515	3.634	6	3.628	3.634	—	—	7.268
Carrì scoperti	32.524	50.195	82.719	1.166	81.553	80.641	50	2.028	169.544	
Carrì serbatoi	1.234	364	1.598	826	772	1.560	37	1	3.235	
Totale dei carrì . . .	65.137	86.245	151.382	2.066	149.316	149.249	87	2.046	306.943	
Veicoli speciali	Carrozze	18	—	18	18	—	11	7	—	43
	Carrì coperti	403	4	407	407	—	403	—	4	822
	» scoperti	13	221	234	234	—	205	21	8	595
	» serbatoi	—	2	2	2	—	2	—	—	4
	» gru	—	117	117	117	—	79	37	1	273
Totale dei veicoli speciali . . .	434	344	778	778	—	700	65	13	1.647	
Totale generale . . .	77.363	87.797	165.160	2.863	162.297	156.508	988	7.664	346.636	

(1) Sono carrì FI, e trattasi di impianto speciale senza esse per accumulatori.
(2) N. 39 carrì scuderia non hanno portata.
(3) N. 2 carrì P non hanno portata.

artamento normale al 30 giugno 1927.

ALLEGATO N. 14.

177 e seguenti, Capo V).

VEICOLI MUNITI DI							POSTI per viaggiatori in complesso	PORTATA COMPLESSIVA — Tonnellate
apparecchi completi pel R. V.	sola condotta pel R. V.	apparecchi completi pel freno W.	sola condotta pel freno W.	apparecchi completi per freno a vuoto	sola condotta per freno a vuoto	illumi- nazione elettrica		
52	—	53	—	42	1	53	497	—
549	7	545	4	12	4	550	19.532	—
1.413	32	1.377	43	60	2	1.379	76.533	—
4.113	289	3.810	205	602	25	4.128	305.018	—
2.145	13	1.990	51	438	7	2.116	105.136	—
61	—	61	—	—	—	61	—	—
8.333	341	7.836	303	1.154	39	8.287	506.716	—
171	—	146	11	31	—	161	—	—
3.368	123	3.255	17	162	34	3.272	—	—
193	29.256	15.705	13.771	125	791	(1) 639	—	903.141
20	1.224	672	763	10	101	—	—	(2) 158.380
—	3.161	2.874	477	8	34	—	—	56.564
—	—	36	371	—	—	—	—	(3) 1.604.734
—	50	53	155	—	2	—	—	22.966
213	33.691	19.340	15.537	143	928	639	—	2.745.785
14	2	17	1	3	1	10	—	—
8	364	344	30	—	3	91	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	366	361	31	3	4	101	—	—
12.107	34.521	30.938	15.899	1.493	1.005	12.460	506.716	2.745.785

**Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale F. S.
ed ai loro apparecchi speciali.**

(Vedere Relazione pag. 177 e seguenti, Capo V).

Confronto delle situazioni al 30 giugno del 1905, del 1926 e del 1927.

D A T I	Situazione	Situazione	Variazioni %	Situazione	Variazioni %	
	al 30 giugno 1905	al 30 giugno 1926	al 30 giugno 1926 rispetto al 30 giugno 1905	al 30 giugno 1927	al 30 giugno 1926	al 30 giugno 1927
Quantità di locomotive ed automotrici a vapore in dotazione	3.079	6.372	+ 107,0	6.313	— 0,93	+ 105,0
Quantità di tender	2.691	4.785	+ 77,7	4.755	— 0,63	+ 76,7
Sale di macchine ed automotrici	8.622	21.634	+ 150,0	21.543	— 0,42	+ 149,8
} motrici ed accoppiate	1.882	4.419	+ 134,5	4.448	+ 0,65	+ 136,3
} portanti	10.504	26.053	+ 147,5	25.991	— 0,24	+ 147,4
} totale	7.342	15.240	+ 108,2	15.203	— 0,24	+ 107,0
Sale di tender	17.846	41.293	+ 133,1	41.194	— 0,24	+ 130,8
Sale di locomotive (macchine e tender)	2,80	3,39	—	3,41	—	—
Quantità media } motrici ed accoppiate	3,41	4,08	—	4,11	—	—
di sale } accoppiate e portanti di mac-	5,80	6,48	—	6,52	—	—
per locomotiva } chine	2,73	3,18	—	3,20	—	—
di macchine e tender	3.042	5.693	+ 87,2	5.586	— 1,88	+ 83,6
Quantità di locomotive } a due cilindri	6	1	— 33,0	1	—	— 33,0
} a tre cilindri	31	678	+ 2.087,0	726	7,1	+ 2.241,9
} a quattro cilindri	1,0 %	10,6 %	—	11,5 %	—	—
Proporzione di locomotive a quattro cilindri sul totale	6.226	14.101	+ 128,5	14.079	— 0,16	+ 126,0
Numero totale dei cilindri di locomotive	305	1.786	+ 485,0	1.788	+ 0,11	+ 486,0
Locomotive a doppia espansione } quantità	9,9 %	28,0 %	—	28,3 %	—	—
} proporzione sul totale	—	2.262	—	2.362	+ 4,42	—
Locomotive a doppia espansione } a vapore surriscaldato	0 %	35,5 %	—	37,4 %	—	—
} proporzione sul totale	—	304	—	329	+ 8,2	—
Locomotive a doppia espansione } quantità (*)	0 %	4,7 %	—	5,2 %	—	—
ed a vapore surriscaldato } proporzione sul totale	266	1.952	+ 634,0	1.974	+ 1,13	+ 642,0
Locomotive con caldaia a pres-	8,6 %	30,7 %	—	31,3 %	—	—
sione maggiore di 12 kg. cm ² } quantità	539	419	— 22,2	431	+ 2,87	— 20,0
} solo automatico	617	4.288	+ 592	4.351	+ 1,47	+ 605,0
} automatico e moderabile	1.156	4.707	+ 308	4.782	+ 1,59	+ 313,6
} complessivamente	—	381	—	349	— 9,0	—
Locomotive con freno a vuoto	37,5 %	79,7 %	—	81,2 %	—	—
Proporzione di locomotive con freno Westinghouse ed a vuoto sul totale	957	5.405	+ 462	5.427	+ 0,41	+ 467,0
Locomotive con riscaldamento } quantità	31,1 %	84,0 %	—	86,0 %	—	—
} a vapore } proporzione sul totale	488	2.099	+ 329	2.139	+ 1,90	+ 338,3
Locomotive con tachimetro } quantità	15,7 %	32,9 %	—	33,1 %	—	—
} proporzione sul totale	341	3.912	+ 1.047	3.937	+ 0,64	+ 1.054,5
Locomotive con lancia-sabbia } quantità	11,1 %	61,0 %	—	62,4 %	—	—
} meccanico } proporzione sul totale	1.843	6.038	+ 228	6.103	+ 1,08	+ 231,0
Locomotive con ungitori } quantità	59,9 %	94,0 %	—	96,7 %	—	—
} centrali } proporzione sul totale	5.824	15.112	+ 159,0	15.115	+ 0,02	+ 159,5
Superficie totale . } di griglia m ²	356.467	985.877	+ 177,0	990.155	+ 0,43	+ 177,7
} di riscaldamento (**)	112.767	312.840	+ 177,0	313.122	+ 0,09	+ 177,6
Peso a vuoto totale delle macchine tonn	36,6	49	—	49,6	—	—
» » medio per macchina »	37.007	78.277	+ 114,3	78.419	+ 0,18	+ 111,9
» » totale dei tender »	13,7	16,3	—	16,5	—	—
» » medio per tender »	149.774	391.117	+ 160,5	391.541	+ 0,11	+ 161,4
» » totale delle locomotive »	48,8	61,3	—	62	—	—
» » medio per locomotiva »	128.500	357.570	+ 178,0	357.671	+ 0,02	+ 178,3
Peso in servizio totale delle macchine (***) »	41,8	56,1	—	56,7	—	—
» » medio per macchina (***) »	81.500	173.910	+ 113,4	174.612	+ 0,4	+ 114,4
» » totale dei tender (***) »	30,0	36,5	—	36,7	—	—
» » medio per tender (***) »	210.000	531.480	+ 152,7	532.283	+ 0,15	+ 153,4
» » totale delle locomotive (***) »	68,2	83,2	—	84,3	—	—
» » medio per locomotiva (***) »	1.466.214	4.572.380	+ 211,1	4.615.825	+ 0,95	+ 214,8
Potenza complessiva delle locomotive (****) HP	476	715	+ 50,0	731	+ 2,24	+ 53,5
» » media per locomotiva (****) »	950	1.600	—	1.600	—	—
» » massima per locomotiva (****) »						

(*) 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.

**Dati tecnici generali relativi alle locomotive
ed automotrici elettriche a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali
al 30 giugno 1927 e 1926.**

(Vedere Relazione pag. 177 e seguenti, Capo V).

D A T I	SITUAZIONE al 30 giugno 1927	SITUAZIONE al 30 giugno 1926	VARIAZIONI % al 30 giugno 1927 rispetto al 30 giugno 1926	
Quantità di locomotive e automotrici in dotazione	580	584	— 0,7	
Locomotive e automotrici a corrente continua (tensione 650 volt) .	50	50	—	
Locomotive ed automotrici per manovre	1	1	—	
Locomotive e automotrici a corrente alternata trifasica (tensione 3600 volt)	511	515	— 0,8	
Locomotive trifasi a frequenza industr. (tensione 10.000 ÷ 5.700 volt).	18	18	—	
Assi di locomotive e automotrici	} motori e accoppiati	2.587	2.603	— 0,6
	} portanti	376	376	—
	TOTALE	2.963	2.979	— 0,5
Quantità media assi per locomotive e automotrici	} motori e accoppiati	4,46	4,46	—
	} portanti	0,65	0,64	+ 0,015
	TOTALE	5,11	5,10	+ 0,002
Quantità di locomotive e automotrici	} a due motori	553	553	—
	} a quattro motori	22	26	— 18,2
	} a sei motori	5	5	—
Numero totale motori locomotive e automotrici	1.224	1.240	— 1,3	
Locomotive e automotrici con freno Westinghouse	580	584	— 0,7	
Locomotive e automotrici con tachimetro	101	100	+ 0,99	
Locomotive e automotrici con lancia sabbia ad aria compressa . . .	570	544	+ 4,56	
Peso totale locomotive e automotrici (a vuoto) tonn.	39.646	39.866	— 0,55	
Peso medio locomotive e automotrici »	68,4	68,3	— 0,001	
Potenza oraria complessiva ai motori delle locomotive e automotrici kw.	989.390	991.150	— 0,17	
Potenza oraria media ai motori »	1.706	1.697	+ 0,52	
Potenza massima unitaria »	2.000	2.000	—	

Costruzione di nuove locomotive presso l'industria privata.

(Vedere Relazione pag. 181, Capo V).

DITTA	Ordinazioni			Quantità in rimanenza al 30 giugno 1926	Data consegna contrattuale dell'ultimo rotabile		Unità	
	Data	Quantità	Gruppo		mese	anno	consegnate nell'esercizio 1926-27	in rimanenza al 30 giugno 1927
Ordinazioni F. S.								
<i>Locomotive a scartamento normale.</i>								
Officine meccaniche - Milano . . .	18- 5-1925	10	686	10	30 novembre	1926	10	—
" " " " . . .	4- 4-1927	10	743	—	31 agosto	1928	—	10
Officine Mecc. Italiane - Reggio E.	18- 5-1925	10	685	10	31 dicembre	1926	10	—
Ernesto Breda - Milano	13- 8-1925	10	746	10	31 gennaio	1927	10	—
" " " "	4- 4-1927	25	744	—	31 agosto	1928	—	25
Società Anonima Ansaldo - Genova	13- 8-1925	10	747	10	31 gennaio	1927	10	—
" " " "	4- 4-1927	15	743	—	31 agosto	1928	—	15
Officine Mecc. e Navali - Napoli .	27-10-1925	10	685	10	31 marzo	1927	10	—
" Cemsa " - Saronno	14- 6-1926	20	686	20	31 dicembre	"	—	20
Soc. An. It. per il Mar Nero - Milano	7- 8-1926	35	728	—	—	—	35	—
TOTALI . . .				70			85	70
<i>Locomotive a nafta (I).</i>								
Società Anonima Ansaldo - Genova	19- 5-1925	1	C. 801	1	31 gennaio	1926	1	—
<i>Automotrici con motore a scoppio.</i>								
" Cemsa " - Saronno	26- 7-1926	1	C. 87	—	9 agosto	1926	1	—
" " " "	26- 7-1926	3	C. 88	—	26 maggio	1927	1	2
TOTALI . . .		4					2	2
<i>Locomotive elettriche.</i>								
" Cemsa " - Saronno	12- 6-1922	10	E. 471	10	30 settembre	1925	—	10
" " " "	25- 1-1926	3	E. 626	3	24 marzo	1927	—	3
" " " "	8- 2-1926	1 (s)	E. 625	1	7 dicembre	1926	1	—
" " " "	15- 6-1927	12	E. 554	—	14 dicembre	1928	—	12
Tecnomasio It. Br. Boveri - Milano	25- 1-1926	4	E. 625	4	24 aprile	1927	—	4
" " " "	3- 6-1926	6	E. 321	6	31 agosto	1927	—	6
" " " "	14- 7-1926	6	E. 321	—	30 settembre	1927	—	6
" " " "	15- 6-1927	9	E. 554	—	14 dicembre	1927	—	9
Soc. Naz. Off. di Savigliano - Torino	25- 1-1926	3	E. 626	3	24 aprile	1927	—	3
" " " "	15- 6-1927	7	E. 554	—	14 dicembre	1928	—	7
Comp. Gen. di Elettricità - Milano	25- 1-1926	3	E. 625	—	24 maggio	1927	—	3
Officine Mecc. e Navali - Napoli . .	15- 6-1927	11	E. 554	3	14 dicembre	1928	—	11
Società Anonima " Terni " - Spezia	15- 6-1927	5	E. 554	—	14 dicembre	1928	—	5
Officine Meccaniche - Milano . . .	15- 6-1927	12	E. 554	—	14 dicembre	1928	—	12
Società Anonima Ansaldo - Genova	15- 6-1927	12	E. 554	—	14 dicembre	1928	—	12
Officine Mecc. It. - Reggio Emilia . .	15- 6-1927	5	E. 554	—	14 dicembre	1928	—	5
Ernesto Breda - Milano	15- 6-1927	20	E. 432	—	14 febbraio	1929	—	20
TOTALI . . .				30			1	128
<i>Automotrici Diesel elettriche.</i>								
" Fiat " - Torino	22- 3-1927	2	C.E. 861	—	30 giugno	1928	—	2
<i>Locomotive a vapore a scartamento ridotto.</i>								
Officine Mecc. e Navali - Napoli . .	28- 4-1926	8	R. 302	8	27 giugno	1927	—	8
" " " "	4- 4-1927	12	R. 302	—	31 agosto	1928	—	12
Società Anonima " Terni " - Spezia	4- 4-1927	12	R. 370	—	31 agosto	1928	—	12
TOTALI . . .				8				32 (s)
<i>Automotrici Diesel elettriche a scartamento ridotto.</i>								
Società Anonima " Fiat " - Torino	22- 3-1927	2	R.C.E. 862	—	30 settembre	1928	—	2

(1) Per manovra nelle stazioni.

(2) Solo parte meccanica. La parte elettrica è stata ordinata il 24 maggio 1927 alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per consegna entro il 23 dicembre 1927.

(3) Sono state inoltre ordinate 3 locomotive R. 202 per la Colonia Eritrea.

Costruzione di nuovi veicoli presso l'industria privata.

(Vedere Relazione pag. 181, Capo V).

TIPO	QUANTITÀ DEI VEICOLI				
	rimasti in costruzione al 30 giugno 1926	ordinati nel 1926-27	totale in costruzione	consegnati al 30 giugno 1927	rimasti in costruzione al 30 giugno 1927
Ordinazioni F. S.					
Carrozze salone	(1) 9	(2) 1	10	—	10
Carrozze	238	220	458	186	272
Bagagliai	2	50	52	—	52
Carri	1.980	6.024	8.004	2.048	5.956
Carrozze	—	22	22	—	22
Bagagliai	—	14	14	—	14
Carri	—	60	60	10	50
Totale . . .	2.229	(3) 6.391	8.620	(4) 2.244	6.376
Ordinazioni F. S. in conto gestione officine					
Carrozze	2	24	26	19	7
Bagagliai	17	1	18	16	2
Carri	(5) 3.331	(6) 2.259	5.590	1.986	3.604
Totale . . .	3.350	2.284	5.634	2.021	3.613
Totale complessivo . . .	5.579	8.675	14.254	4.265	9.989

(1) Dei quali 7 per il nuovo treno reale, 1 per S. A. R. il Duca d'Aosta e 1 per uso privato.

(2) Per il nuovo treno reale.

(3) Sono stati inoltre ordinati 46 carri a scartamento ridotto per la Colonia Eritrea e 105 per la Cirenaica.

(4) Sono state inoltre consegnate le 19 carrozze postali per conto della Direzione Generale delle Poste e Telegrafi che restavano in costruzione al 30 giugno 1926 e 81 carri a scartamento ridotto per le Colonie: Eritrea e Cirenaica.

(5) Non compresi 240 in costruzione al 30 giugno 1926 presso la Ditta «Saves» di Lecce e che in seguito ad entrata in liquidazione della medesima sono stati ordinati nell'esercizio 1926-27 in ragione di 40 alle Officine Ferroviarie e Meridionali di Napoli e 200 alla Soc. An. A. Cecchetti di Portocivitanova. E' stata inoltre annullata l'ordinazione di un carro passata nell'esercizio 1925-26 alla Gestione Officine.

(6) Dei quali 2.240 da ricostruirsi su carri scoperti con telaio misto e 19 su telai di veicoli demoliti.

Locomotive ed automotrici riparate nelle officine delle F. S. e nelle officine private.
(Vedere Relazione pagg. 189 e 190, Capo V).

	ESERCIZIO 1926-27						ESERCIZIO 1925-26					
	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	26	77	45	—	11	159	17	83	10	15	28	153
Verona	12	79	50	2	8	151	15	90	20	2	8	135
Rimini	13	50	33	1	3	100	12	54	14	—	2	82
Firenze	5	39	28	1	5	78	12	44	11	2	6	75
Siena	2	35	18	—	6	61	5	40	8	—	2	55
Pietrarsa	32	75	23	3	4	137	26	70	6	14	4	120
Taranto	5	32	11	—	—	48	12	22	1	1	—	36
Palermo	2	26	19	4	3	54	4	36	9	7	1	57
Cagliari	3	9	6	8	—	26	1	10	2	—	—	13
Foligno	2	26	14	2	—	44	9	26	9	—	5	49
TOTALI	112	448	247	21	40	858	113	475	90	41	56	775
<i>Rivarolo T. E.:</i>												
Ripar. generali, 58 — Ripar. speciali, 23 — Motori compl., 59 — Statori, 7.												
<i>Officine private:</i>												
Officine meccaniche - Milano	17	78	—	—	—	95	30	65	—	—	—	95
E. Breda	44	66	—	—	—	110	59	46	—	—	—	105
« CENSA » - Saronno	27	57	—	—	—	84	27	62	—	—	—	89
Officine mecc. it. Reggio Emilia	17	49	—	—	—	66	28	55	—	—	—	83
Officine meccaniche navali Napoli	4	42	—	—	—	46	5	37	—	—	—	42
Ansaldo - Sampierdarena	20	33	—	—	—	53	25	30	—	—	—	55
Armstrong Pozzuoli	4	17	—	—	—	21	—	20	—	—	—	20
« Terni » di Terni	9	41	—	—	—	50	24	27	—	—	—	51
« Terni » di Spezia	6	8	—	—	—	14	5	5	—	—	—	10
Officine della Stanga	10	4	—	—	—	14	4	8	—	—	—	12
Cantieri del Quarnaro	1	11	—	—	—	12	1	10	—	—	—	11
Cantieri riuniti Palermo	15	29	—	—	—	44	8	29	—	—	—	37
Officine metallurgiche Tortona	6	30	—	—	—	36	3	23	—	—	—	26
Cantiere Triestino	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
A. Laudicina Palermo	7	9	—	—	—	16	3	2	—	—	—	5
Cantieri riuniti Ancona	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Officine Savigliano	—	—	—	—	—	—	—	(1) 11	—	—	—	(1) 11
Brown-Boveri	—	—	—	—	—	—	—	(1) 11	—	—	—	(1) 11
Terni di Spezia	—	(1) 18	—	—	—	(1) 18	—	(1) 10	—	—	—	(1) 10
TOTALI	187	(3) 494	—	—	—	(3) 681	223	(2) 451	—	—	—	(2) 674

(1) Locomotive elettriche — (2) di cui 32 locomotive elettriche — (3) di cui 18 locomotive elettriche.

**Locomotive ed automotrici a vapore riparate nei depositi delle F. S.
negli esercizi 1926-27 e 1925-26.**

ESERCIZIO 1926-27			ESERCIZIO 1925-26		
Quantità locomotive riparate per			Quantità locomotive riparate per		
Piccola	Media	Totale	Piccola	Media	Totale
2.436	1.630	4.066	2.391	1.722	4.113

**Locomotive ed automotrici elettriche riparate nei depositi F. S.
negli esercizi 1926-27 e 1925-26.**

ESERCIZIO 1926-27			ESERCIZIO 1925-26		
Quantità locomotive e automotrici elettriche riparate per			Quantità locomotive e automotrici elettriche riparate per		
Generale	Speciale e piccola	Totale	Generale	Speciale e piccola	Totale
222	770 (1)	992	316 (2)	944 (2)	1.260 (2)

(1) In questo quantitativo non sono comprese le riparazioni che hanno importata una giacenza in officina inferiore ai 5 giorni.
(2) Comprese le riparazioni effettuate dalle officine di Rivarolo che nell'esercizio 1926-27 figurano nel quadro delle Officine di Stato.

Veicoli riparati nelle officine F. S., nelle officine private e nelle squadre di rialzo

(Vedere Relazione pagg. 191 e 192 Capo V).

	Officine F. S.				Officine private				Squadre di rialzo		
	Grande riparazione	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale	Grande riparazione	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale	Media riparazione	Piccola riparazione	Totale
Esercizio 1925-26	853	1.689	2.677	5.219	741	390	132	1.263	622	41.604	42.226
	330	607	344	1.281	500	271	32	803	251	16.365	16.616
	1.223	1.674	5.194	8.091	14.879	11.538	2.414	28.831	4.436	338.402	342.838
Totali	2.406	3.970	8.215	14.591	16.120	12.199	2.578	30.897	5.309	896.371	(1) 401.680
Esercizio 1926-27	860	1.376	1.560	3.796	869	447	60	1.376	917	29.503	30.420
	439	610	358	1.407	629	464	61	1.154	510	15.402	15.912
	1.305	1.535	4.628	7.468	23.703	10.772	1.474	35.949	5.014	250.561	255.575
Totali	2.604	3.521	6.546	12.671	25.201	11.683	1.595	38.479	6.441	295.456	(2) 301.907

(1) Non compresi 803.991 veicoli riparati per piccola corrente manutenzione.

(2) " 927.496 "

Materiale rotabile a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1926 ed al 30 giugno 1927.

(Vedere Relazione pag. 184 e seguenti, Capo V).

A. — Locomotive e automotrici a vapore.

	al 30 giugno 1927				al 30 giugno 1926			
	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
1. Atto al servizio:								
nei depositi	3.698	2	3.700	58,3	3.699	2	3.701	58,7
} pel servizio ordinario dei treni	630	1	631	10,0	645	—	645	10,1
} " " straordinario dei treni	582	—	582	9,2	587	—	587	9,2
adibite ai treni-cantiere	—	—	—	—	—	—	—	—
} alle manovre d'officina	30	—	30	0,5	25	—	25	0,05
date a nolo	19	—	19	0,3	13	—	13	0,02
in collaudo	2	—	2	0,03	—	—	—	—
in consegna ad altri servizi	—	—	—	—	—	—	—	—
accantonate	90	3	93	1,5	128	—	128	2,0
Totale	5.051	6	5.057	79,8	5.097	2	5.099	80,05
2. Fuori servizio:								
in riparazione nelle officine dei depositi	495	—	495	7,9	476	—	476	7,05
in corso di demolizione nelle officine	63	—	63	1,0	116	—	116	1,05
in riparazione nelle officine F. S.	190	1	191	3,0	211	1	212	3,3
} " " " private	333	—	333	5,1	330	—	330	5,2
in attesa di entrare in riparazione	190	—	190	3,1	109	—	109	1,65
in trasformazione e modificazione	—	4	4	0,1	—	31	31	0,4
Totale	1.271	5	1.276	20,2	1.242	32	1.274	19,95
Consistenza complessiva	6.322	11	6.333	100,0	6.339	34	6.373	100,00

B. — Locomotive e automotrici elettriche.

	al 30 giugno 1927				al 30 giugno 1926			
	elettriche		Totale		elettriche		Totale	
	loco- motive	auto- motrici	in com- plesso	% sulla consi- stenza	loco- motive	auto- motrici	in com- plesso	% sulla consi- stenza
1. Atto al servizio:								
nei depositi T. E.	322	19	341	58,8	266	19	285	49,0
} pel servizio ordinario dei treni	73	5	78	13,4	71	11	82	14,0
} " " straordinario dei treni	4	—	4	0,7	4	—	4	0,6
accantonate	36	4	40	6,9	46	2	48	8,2
in collaudo	(1) 4	—	4	0,7	(1) 13	—	(1) 13	2,2
Totale	439	28	467	80,5	400	32	432	74,0
2. Fuori servizio:								
in riparazione nelle Officine dei depositi T. E.	76	3	79	13,6	87	1	88	15,1
in attesa di entrare in riparazione	4	1	5	0,8	21	—	21	3,6
in riparazione nell'officina di Rivarolo	22	—	22	3,8	20	—	20	3,4
} " " di Granili	—	1	1	0,2	—	—	—	—
} nelle officine private	—	—	—	—	17	—	17	2,9
in collaudo presso lo stabilimento del fornitore	4	—	4	0,7	—	—	—	—
in corso di modificazione assi motori o in trasformazione in carrozze rimorchio	1	1	2	0,4	1	5	6	1,0
Totale	107	6	113	19,5	146	6	152	26,0
Consistenza complessiva	546	34	580	100,0	546	38	584	100,0

(1) Locomotori a frequenza industriale, nessuno in turno.

C. — Veicoli.

	al 30 giugno 1927					al 30 giugno 1928				
	Carrozze	Bagagliai e postali	Carri	Totale		Carrozze	Bagagliai e postali	Carri	Totale	
				in complesso	% sulla consi- stenza				in complesso	% sulla consi- stenza
1. Atti al servizio	6.143	3.586	137.087	146.816	85,6	6.094	3.251	139.103	148.448	85,8
2. Fuori servizio ;										
per riparazione .										
{ nelle officine F. S.	1.187	213	759	2.159	1,3	1.489	439	1.470	3.398	2,0
{ » » private	777	383	6.697	7.857	4,6	783	353	6.426	7.562	4,4
{ » squadre rialzo	377	149	2.491	3.017	1,7	306	116	2.431	2.853	1,6
	2.341	745	9.947	13.033	7,6	2.578	908	10.327	13.813	8,0
in attesa d'invio .										
{ alle officine	434	87	6.365	6.886	4,0	536	386	5.718	6.640	3,8
{ » squadre rialzo	67	58	4.723	4.848	2,8	102	44	3.981	4.127	2,4
	501	145	11.088	11.734	6,8	638	430	9.699	10.767	6,2
Totale dei veicoli fuori servizio . .	2.842	890	21.035	24.767	14,4	3.216	1.338	20.026	24.580	14,2
Consistenza complessiva . .	8.985	4.476	158.122	171.583	100,0	9.310	4.589	159.129	173.028	100,0

ALLEGATO N. 22. — PERCORRENZA DEI TRENI E DEI VEICOLI. ESERCIZIO 1926-27.

- » 23. — PERCORRENZA IN LOCOMOTIVE-CHILOMETRO ED AUTOMOTRICI-CHILOMETRO DELLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE ED ELETTRICHE. ESERCIZIO 1926-27.
- » 24. — CONSUMO DI MATERIE D'UNGIMENTO E D'ILLUMINAZIONE PER LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE E RELATIVA SPESA. ESERCIZIO 1926-27.
- » 25. — CONSUMO DI COMBUSTIBILI, MATERIE D'UNGIMENTO E D'ILLUMINAZIONE PER LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE A SCARTAMENTO NORMALE NELL'ESERCIZIO 1926-27 E RELATIVA SPESA.
- » 26. — CONSUMO DI COMBUSTIBILI, MATERIE D'UNGIMENTO E D'ILLUMINAZIONE PER LOCOMOTIVE A VAPORE A SCARTAMENTO RIDOTTO E RELATIVA SPESA, ESERCIZIO 1926-27.
- » 27. — PERCORSO MEDIO DEI TRASPORTI, TONNELLATE-CHILOMETRO E INTENSITÀ MEDIA CHILOMETRICA DEL TRAFFICO MERCI.
- » 28. — UTILIZZAZIONE DEI CARRI UTILI AL TRAFFICO. ESERCIZI 1913-14 E DAL 1917-18 AL 1926-27.
- » 29. — CARICO PER COMPARTIMENTO DI MERCI E BESTIAME NEL 1913-14 E DAL 1917-18 AL 1926-27.
- » 30. — CARICO PER MESE DI MERCI E BESTIAME SULLA RETE ESERCITATA. ESERCIZI 1925-26 E 1926-27.
- » 31. — TONNELLAGGIO E PRODOTTO DELLE PRINCIPALI MERCI TRASPORTATE PER CONTO DEL PUBBLICO NELL'ESERCIZIO 1926-27 SULLE F. S.
- » 32. — MOVIMENTO DELLE MERCI NEI PORTI.
- » 33. — PESO DELLE PRINCIPALI MERCI CARICATE AI PORTI E CORRISPONDENTI QUANTITÀ DI CARRI UTILIZZATI. ESERCIZI 1913-14 E DAL 1917-18 AL 1926-27.
- » 34. — QUANTITÀ DEI CARRI CARICATI DI UVA, MOSTO, VINO E RECIPIENTI VUOTI DURANTE LE CAMPAGNE VENDEMMIALI DAL 1917 AL 1926.
- » 35. — QUANTITÀ DEI CARRI CARICATI DI AGRUMI IN SICILIA ED IN CALABRIA NEL 1913-14 E DAL 1917-18 AL 1926-27.
- » 36. — TRAFFICO DELLE MERCI IMPORTATE DALLE FERROVIE ESTERE. ESERCIZI 1925-26 E 1926-27.
- » 37. — TRAFFICO DELLE MERCI ESPORTATE SULLE FERROVIE ESTERE. ESERCIZI 1925-26 E 1926-27.
- » 38. — ACCIDENTI NEL SERVIZIO E LORO CONSEGUENZE. ESERCIZI 1925-26 E 1926-27.
- » 39. — RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI DEL TRAFFICO PER LINEE. ESERCIZIO 1926-27.

Percorrenza dei treni

ESERCIZIO

(Vedere Relazione)

COMPARTIMENTI	PERCORRENZA DEI TRENI								
	viaggiatori e misti					merci			
	diretti	omnibus e accelerati	misti	bis, speciali e facoltativi	TOTALE	con viaggiatori	senza viaggiatori	speciali e facoltativi	TOTALE
	treni-chilometri					treni-chilometri			
A SCARTAMENTO NORM. <i>Linee della rete di Stato.</i>									
Torino	1.300.366 895.125	5.666.912 1.428.598	53.554 9.490	26.085 10.342	7.046.917 2.343.555	162.551 79.235	3.679.763 1.195.735	495.490 95.857	4.337.804 1.670.827
Milano	3.292.905 708.499	4.114.941 1.717.569	215.647 65.800	80.593 11.980	7.704.086 2.503.848	255.520 5.967	5.422.132 884.323	1.646.819 125.254	7.324.471 1.015.544
Venezia	2.681.059 —	3.819.642 76.480	122.064 —	34.412 80	6.657.177 76.560	57.020 —	3.917.966 —	1.435.966 16	5.410.952 16
Trieste	1.482.919 —	1.817.793 —	349.459 —	10.573 —	3.660.744 —	72.919 —	2.141.029 —	650.752 —	2.864.700 —
Genova	341.497 1.554.551	739.403 1.605.262	96.988 —	32.720 37.307	1.210.608 3.097.120	— 26.220	655.464 2.396.454	97.545 330.701	753.009 2.753.375
Bologna	2.735.610 40.160	3.511.383 25.360	185.597 —	65.375 2.276	6.497.965 67.796	62.370 3.640	4.136.184 34.532	1.652.395 22.904	5.850.949 61.076
Firenze	3.091.321 494.346	3.682.897 316.292	383.713 —	40.161 4.637	7.198.092 815.275	316.130 —	4.538.755 515.380	1.337.901 152.084	6.192.786 667.464
Ancona	1.525.069 —	2.865.106 —	— —	35.402 —	4.425.577 —	625.480 —	3.044.088 —	1.628.069 —	5.297.637 —
Roma	3.729.593 —	4.229.378 —	188.497 —	74.506 —	8.221.974 —	315.330 —	3.824.207 —	1.728.010 —	5.867.547 —
Napoli	1.713.903 —	3.324.829 645.031	218.197 —	41.109 —	5.298.038 645.031	129.712 —	2.824.985 —	982.085 34.518	3.936.782 34.518
Bari	1.181.373 —	2.154.948 —	88.820 —	12.939 —	3.438.080 —	470.496 —	1.779.392 —	749.332 —	2.999.220 —
Reggio Calabria	1.510.735 —	1.961.493 —	181.026 —	29.793 —	3.683.047 —	286.315 —	2.457.685 —	1.033.512 —	3.777.512 —
Palermo	1.371.135 —	2.832.967 —	882.852 —	21.110 —	5.108.064 —	134.186 —	2.660.228 —	511.335 —	3.395.749 —
Cagliari	228.125 —	821.499 —	16.060 —	9.936 —	1.075.620 —	51.892 —	239.871 —	202.870 —	494.633 —
TOTALE	29.878.291	47.257.783	3.057.764	581.336	80.775.174	3.054.983	46.648.173	14.913.415	64.616.571
<i>Linee esercitate dalle F. S. in territorio estero</i>	— 30.660	— 32.124	— —	— 348	— 63.132	— —	— 73.800	— 9.888	— 83.688
TOTALE SULLA RETE ESERCITATA	29.908.951	47.289.907	3.057.764	581.684	80.838.306	3.054.983	46.721.973	14.923.303	64.700.259
A SCARTAM. RIDOTTO.									
Venezia	— —	73.000 335.800	89.108 —	666 646	162.774 336.446	— —	— 70.810	4.139 848	4.139 71.658
Trieste	— —	89.790 —	179.580 —	381 —	269.751 —	43.800 —	— —	— —	43.800 —
Sicilia	— —	637.958 —	405.942 —	4.310 —	1.048.210 —	29.200 —	172.223 —	37.226 —	238.649 —
TOTALE	—	1.136.548	674.630	6.003	1.817.181	73.000	243.033	42.213	358.246

- (1) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Confine francese-Torino (treni-km. 1.199.435); Susa-Bussoleno (treni-km. 52.728); Torino-Pinerolo (treni-km. 1.199.435); S. Giuseppe-Savona (dell'Alessandria-Savona) (treni-km. 49.580); Locali S. Giuseppe-Savona (treni-km. 67.641); Torino-Alessandria (treni-km. 1.501.640); Torino-Alessandria (treni-km. 89.934); Calozio-Usmate (treni-km. 244.236); Usmate-Monza (treni-km. 151.140); Voghera-Novati L. (treni-km. 749.933); Alessandria-Piacenza (treni-km. 1.199.435).
- (2) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Arona staz.-Rho-Milano (treni-km. 149.701); Luino-Milano (treni-km. 66.174); Porto Ceresio-Varese (treni-km. 1.199.435).
- (3) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Brunico-Campo Tures-Sand (treni-km. 76.576).
- (4) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Alessandria-Novati (treni-km. 467.588); Novi-Mignanego-Genova (treni-km. 1.155.243); Novi-Busalla-Genova-Ronco (treni-km. 482.082); Scali di Genova (treni-km. 99.450); Acqui-Genova (treni-km. 25.014); Savona-Genova (treni-km. 745.215); Genova-Spezia (treni-chilometri).
- (5) Percorrenze dei treni elettrici. Comprende la linea: Bologna-Pistoia (treni-km. 128.912).
- (6) Percorrenze dei treni elettrici. Comprendono le linee: Spezia-Pisa (treni-km. 1.124.013); Pisa-Livorno (della Spezia-Pisa) (treni-km. 48.880); Pisa-Livorno (della Spezia-Pisa) (treni-km. 48.880).
- (7) Percorrenza dei treni elettrici. Comprende la linea: Napoli-Pozzuoli (treni-km. 679.549).
- (8) Percorrenze dei treni elettrici: Km. 15.756.203.
- (9) Percorrenze dei treni elettrici: Km. 146.904 sul tratto Modane-Confine Francese. Si sono avuti inoltre 687.761 treni-chilometri (viaggiatori 366.996, merci 307.455) treni materiali e di servizio, 295.294 postali) effettuate da altre amministrazioni su territorio italiano.
- (10) Percorrenze dei treni elettrici sulla linea Trento-T.V.-Malè (treni-km. 408.215).
- (11) Comprende le percorrenze complessive dei veicoli a vuoto in assi-km. 964.824.449 di cui assi-chilometri 914.881.718 dei carri, assi-chilometri 48.110.922 delle locomotive.

e dei veicoli

1926-27.

pag. 199, Capo VI)

			PERCORRENZA DEI VEICOLI DELLE FERROVIE DELLO STATO E DI ALTRE AMMINISTRAZIONI						
viaggiatori e merci	materiali e di servizio	in complesso	carrozze e cellulari	bagagliai	carri da merci carichi	carri da merci vuoti	carri per treni materiali e di servizio	postali	TOTALE
treni-chilometri			assi-chilometri						
11.384.721 4.014.382	15.233 1.142	11.399.954 (1) 4.015.524	177.304.825	38.444.741	235.435.478	95.279.764	371.767	5.754.372	552.590.947
15.028.557 3.519.392	9.233 1.119	15.037.790 (2) 3.520.511	222.045.644	43.350.252	358.697.134	124.111.808	233.523	9.207.581	757.645.942
12.068.129 76.576	4.618 —	12.072.747 (3) 76.576	123.897.657	30.356.493	227.249.935	117.392.215	163.585	9.365.050	508.424.935
6.525.444	998	6.526.442	58.693.985	16.604.682	109.526.810	64.050.780	12.558	3.466.274	252.355.089
1.963.617 5.850.495	4.399 1.897	1.968.016 (4) 5.852.392	109.165.300	21.209.119	157.436.960	50.099.938	76.005	4.996.590	342.983.912
12.348.914 128.872	3.534 40	12.352.448 (5) 128.912	140.806.772	32.338.320	295.076.271	97.094.401	60.586	11.383.512	576.759.862
13.390.878 1.482.739	28.624 —	13.419.502 (6) 1.482.739	182.518.403	43.646.325	293.094.892	77.202.266	526.560	9.952.985	606.941.431
9.723.214	9.743	9.732.957	85.964.623	23.947.319	223.019.275	88.504.129	112.525	7.111.703	428.659.574
14.089.521	103.261	14.192.782	170.862.664	40.642.015	206.061.042	61.344.222	1.166.804	11.864.142	491.940.889
9.234.820 679.549	13.609 —	9.248.429 (7) 679.549	107.502.040	23.602.974	129.215.705	34.756.108	422.141	6.691.028	302.189.996
6.437.300	38.254	6.475.554	60.327.592	16.234.445	106.563.623	39.010.159	430.510	4.392.488	226.958.817
7.460.559	37.936	7.498.495	67.311.793	18.315.757	126.427.637	40.618.984	472.964	5.122.954	258.270.089
8.413.813	63.404	8.477.217	78.787.776	19.429.029	90.342.253	21.010.364	693.286	5.168.079	215.430.787
1.570.253	3.582	1.573.835	13.403.737	3.146.736	10.716.171	2.818.391	40.324	1.263.831	31.389.190
145.391.745	340.626	145.732.371 (8) (11)	1.598.592.811	371.268.207	2.568.863.186	913.293.529	4.783.138	95.740.589	5.552.541.460
— 146.820	— 84	— (9) 146.904	1.451.330	497.218	2.270.906	1.588.189	384	104.374	5.912.401
145.538.565	340.710	145.879.275	1.600.044.141	371.765.425	2.571.134.992	914.881.718	4.783.522	95.844.963	5.558.453.861
166.913 408.104	623 111	167.536 (10) 408.215	2.967.694	1.281.240	1.607.514	512.118	12.102	216.566	6.597.234
313.551	40	313.591	1.938.587	555.684	1.275.826	416.463	560	182.478	4.369.598
1.286.859	34.513	1.321.372	7.224.076	1.588.217	3.571.811	1.318.629	249.459	1.111.811	15.064.003
2.175.427	35.287	2.210.714	12.130.357	3.425.141	6.455.151	2.247.210	262.121	1.510.855	26.030.835

km. 276.730); Pinerolo-Torre Pellice (treni-km. 80.529); Bricherasio-Barge (treni-km. 73.318); Torino-S. Giuseppe (treni-km. 326.353); S. Giuseppe-Savona (treni-km. 274.467); Chieri (treni-km. 100.257); Stazioni di Torino e raccordi (treni-km. 12.846).

km. 101.362); Varese Rho-Milano (treni-km. 826.681); Chiavenna-Colico (treni-km. 153.740); Sondrio-Colico (treni-km. 301.496); Colico-Lecco (treni-km. 320.242); Lecco-Calolzio km. 362.870).

(treni-km. 865.953); Bivio Rivarolo-Scalo Campasso (treni-km. 51.710); Quadrivio Torbello-Sampierdarena (treni-km. 31.329); Novi S. Bovo-Novì I. (treni-km. 34.546); Tortona-metri 1.894.262).

Firenze-Pistoia-Livorno (treni-km. 27.588); Pisa-Livorno (della Firenze-Empoli-Livorno) treni-km. 82.764); Pisa-Livorno (della Pisa-Grosseto) (treni-km. 199.494).

materiali e di servizio 13.310) e 28.610.108 assi-chilometri, (7.518.674 viaggiatori, 2.261.316 bagagliai, 10.137.476 carri merci carichi, 8.360.588 carri merci vuoti, 36.760 carri per carrozze e 1.831.809 del carri per treni materiali e di servizio.

Percorrenza in locomotive-km. ed automotrici-km. delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche.

Esercizio 1926-27.

(Vedere Relazione pag. 171, Capo V).

SPECIFICAZIONE	LINEE A SCARTAMENTO NORMALE				LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO			
	Locomotive		Automotrici		a vapore	elettriche		
	a vapore	elettriche	a vapore	elettriche				
Linee della rete dello Stato.								
Treni	viaggiatori	diretti	29.002.750	4.019.544	—	140.755	—	
		omnibus e accelerati . . .	45.946.594	5.401.394	60.040	1.182.704	861.679	338.484
		misti	3.303.399	84.487	—	—	725.992	—
		straordinari	570.004	72.887	—	2.065	5.806	650
		in complesso	78.822.747	9.578.312	60.040	1.325.524	1.593.477	339.134
	merci	con viaggiatori	3.256.306	128.843	—	—	78.551	—
		senza viaggiatori	45.767.910	5.972.477	—	—	185.413	71.377
		straordinari	15.675.199	852.540	—	215	44.531	856
		in complesso	64.699.415	6.953.860	—	215	308.495	72.233
	Materiali e di servizio	372.637	4.735	—	—	37.840	112	
Locomotive isolate	(1) 7.172.647	(2) 788.192	—	(2) 5.040	17.197	2.176		
Locomotive di manovra	24.487.199	158.280	—	1.398	117.822	—		
TOTALE	175.554.645	17.483.379	60.040	1.332.177	2.074.831	413.652		
Linee esercite dalle F. S. in territorio estero.								
Percorrenza locomotive F. S. su altre reti . . .	49.273	—	—	—	—	—		
TOTALE SULLA RETE ESERCITATA	175.603.918	17.764.123	60.040	1.332.177	2.074.831	413.652		
Noleggi	259.771	—	—	—	—	—		
Percorrenza di terzi sulla rete	911.412	—	—	—	—	—		

(1) Escluse le corse di prova locomotive in km. 98.950.

(2) Comprese le corse di prova (locomotive km. 38.587, automotrici km. 1.345).

SPECIFICAZIONE delle materie consumate	Quantità consumata			Importo (I)			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)					
Chilogrammi								
I. — Locomotive.								
Materie grasse per unguimento { olio per dinamo . . . olio per meccanismi e boccole . . . grasso e sevo . . .	64.521 597.388 16	64.521 298.694 32	64.521 298.694 32	183.769	0,0103 0,0491 0,0000	0,0123 0,0585 0,0000	2,848 1,459 3,437	2,848 2,917 1,718
TOTALE . . .	661.925	363.247	363.247	1.055.392	0,0594	0,0708	1,594	2,905
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale . . . petrolio	33.381 47.727	33.381 47.727	33.381 47.727	252.882 122.666	0,0142 0,0089	0,0170 0,0082	7,575 2,570	7,575 2,570
TOTALE . . .	81.108	81.108	81.108	375.548	0,0211	0,0252	4,630	4,630
II. — Automotrici								
Materie grasse per unguimento { olio per dinamo . . . olio per meccanismi e boccole . . . grasso e sevo . . .	2.399 9.124 105	2.399 4.562 210	2.399 4.562 210	7.087 13.341 366	0,0053 0,0100 0,0003	0,0070 0,0132 0,0004	2,954 1,462 3,485	2,954 2,924 1,743
TOTALE . . .	11.628	7.171	7.171	20.794	0,0156	0,0206	1,788	2,900
Materie grasse per illuminazione { olio vegetale . . . petrolio	610 9	610 9	610 9	4.620 25	0,0035 0,0000	0,0046 0,0000	7,574 2,778	7,574 2,778
TOTALE . . .	619	619	619	4.645	0,0035	0,0046	7,504	7,504
In complesso { materie grasse per unguimento . . . materie grasse per illuminazione . . .	673.553 81.727	370.418 81.727	370.418 81.727	1.076.096 380.593	0,0563 0,0199	0,0677 0,0239	1,598 4,657	2,905 4,657

(1) In base agli addebiti dei magazzini.
 (2) Ad olio per essicarsi per le materie d'illuminazione come per la trazione a vapore.
 (3) Compresa la corsa di prova che per le locomotive furono km. 38.587 e per le automotrici km. 1.345; compresi inoltre i percorsi sul tronco Modane-Confine francese; locomotive-km. 280.744; treni-km. 146.904.
 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 proprie su tutte le linee elettrificate della rete di Stato.
 Vi sono inoltre le materie d'ungimento e quelle d'illuminazione, per un importo complessivo di lire 39.191, consumate per la linea del Trentino a scartamento ridotto « Trento-Malé » la cui percorrenza in marcia e manovra fa di km. 443.655.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale nell'esercizio 1926-27 e relativa spesa (*).
(Vedere Relazione pag. 173 e seguenti, Capo V).

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)					
Chilogrammi								
Lire								
I. — Locomotive.								
litantrace	2.549.593.670	14.5190'	19.6399	543.210.307	3.0933	4.1814	213.058	213.058
mattonelle	492.290.505	2.8034	3.7922	118.970.618	0,6775	0,9164	241,667	241,667
coke gas e metalli	898.610	0,0051	0,0069	248.330	0,0014	0,0019	276,349	276,349
carbonella	2.079.730	1.039.865	0,0059	247.128	0,0014	0,0019	118,827	237,654
lignite	8.200	2.050	0,0001	407	0,0000	0,0000	49,634	198,536
legna	23.642.640	11.821.320	0,0673	1.983.551	0,0113	0,0153	83,897	167,794
TOTALE	3.068.513.355	3.055.646.020	17,4008	664.660.341	3,7849	5,1199	216,607	217,519
Chilogrammi								
Lire								
Materie grasse per ungimento e bocc.	1.721.939	0,0098	0,0133	5.232.753	0,0298	0,0403	3,039	3,039
olio per cilindri	4.022.464	2.011.232	0,0155	5.577.236	0,0318	0,0430	1,386	2,773
grasso e sevo	2.412	4.824	0,0000	8.722	0,0000	0,0000	3,616	1,808
TOTALE	5.746.815	3.737.995	0,0212	10.818.711	0,0616	0,0833	1,882	2,894
Chilogrammi								
Lire								
Materie grasse per illuminazione	332.074	0,0019	0,0025	2.386.706	0,0135	0,0184	7,187	7,187
olio vegetale	400.010	0,0023	0,0031	977.358	0,0058	0,0075	2,443	2,443
petrolio	732.084	0,0042	0,0058	3.364.064	0,0191	0,0259	4,595	4,595
TOTALE	732.084	0,0042	0,0058	3.364.064	0,0191	0,0259	4,595	4,595

II. — Automotrici.

		chilometri 60.040	chilometri 60.040	chilometri 60.040	chilometri 60.040	chilometri 60.040	chilometri 60.040	chilometri 60.040	chilometri 60.040	chilometri 60.040	per tonnellata
Combustibile	litantrace . . .	4.000	0,0666	835	0,0139	208,750	0,0139	208,750	0,0139	208,750	208,750
	mattonelle . . .	377.000	6,2791	84.581	1,4087	224,352	1,4087	224,352	1,4087	224,352	224,352
	carbonella . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	legna	7.140	0,0595	598	0,0100	83,753	0,0100	83,753	0,0100	83,753	167,507
	TOTALE . . .	388.140	6,4052	86.014	1,4396	221,606	1,4326	221,606	1,4326	221,606	223,663
Materie grasse per ungimento	olio per cilindri	591	0,0098	1.731	0,0288	0,0288	0,0288	0,0288	0,0288	0,0288	per chilogrammo 2,929
	olio per mecc. e bocc. grasso e sevo .	1.108	0,0092	1.539	0,0256	1,389	0,0256	1,389	0,0256	1,389	2,778
	TOTALE . . .	1.699	0,0190	3.270	0,0544	0,0544	0,0544	0,0544	0,0544	1,924	2,856
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale . .	50	0,0008	358	0,0060	0,0060	0,0060	0,0060	0,0060	0,0060	per chilogrammo 7,160
	petrolio	56	0,0009	136	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	2,428
	TOTALE . . .	106	0,0017	494	0,0082	0,0082	0,0082	0,0082	0,0082	4,660	4,660
In complesso	combustibili . .	3.068.901.495	17,3970	664.746.355	3,7842	5,1183	(3) (4) chilometri 129.877.218	5,1183	5,1183	216,607	217,519
	materie grasse per ungimento materie grasse per illuminazione	5.748.514	0,0213	10.821.981	0,0616	0,0833	0,0833	0,0833	0,0833	1,882	2,894
	TOTALE	732.190	0,0042	3.364.558	0,0191	0,0259	0,0259	0,0259	0,0259	4,595	4,595

(4) La percorrenza dei treni è costituita come segue:
 con locomotive, su linee F. S. dell'intera rete esercitata km. 129.916.128
 (*) meno treni per prove locomotive » 98.990
 Restano km. 129.817.178
 con automotrici, su linee F. S. km. 60.040
 (*) meno treni per prove automotrici »
 Restano km. 60.040
 Totale percorrenza treni » 129.877.218

(*) Corse di prova di locomotive ed automotrici riparate, il cui consumo non entra in questo prospetto facendo carico alle officine come spesa di riparazione.

N.B. I consumi e le percorrenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio eseguito dalle locomotive di proprietà dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con personale e con materie proprii su tutta la rete esercitata.
 (1) In base agli addebiti dei magazzini.
 (2) A *litmantra* per i combustibili, ad *olio per cilindri* per le materie d'ungimento, ed a *petrolio* per le materie d'illuminazione.
 (3) Esclusi i percorsi di treni per prove che furono per le locomotive km. 98.990.

**Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto
e relativa spesa. - Esercizio 1926-27.**
(Vedere Relazione pag. 266 e seguenti, Capo VII).

SPECIFICAZIONE delle materie consumate	Quantità consumata			Importo (1)			Prezzi medi per unità consumata	
	effettiva	ragguagliata (2)		totale	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)	per chilometro di treno	effettiva	ragguagliata
		complessivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)					
Chilogrammi								
I. Locomotive.								
					km. 2.074.831	km. 1.802.499	per tonnellata	per tonnellata
litantrace	28.450.500	13.7122	15.7839	6.170.145	2,9739	3,4231	216,872	216,872
mattonelle	922.500	0,4446	0,5118	207.565	0,1000	0,1152	225,003	225,003
carbonella	16.440	0,0040	0,0146	1.971	0,0009	0,0011	119,890	239,781
legna	372.000	0,0896	0,1031	31.441	0,0151	0,0174	84,519	169,038
TOTALE	29.761.440	14,2504	16,4034	6.411.122	3,0889	3,5568	215,489	216,832
							per chilogrammo	per chilogrammo
olio per cilindri.	26.450	0,0128	0,0147	79.341	0,0382	0,0140	3,000	3,000
olio per meccani- smi e boccole .	60.992	0,0147	0,0169	84.588	0,0408	0,0469	1,387	2,774
grasso e sevo . .	19.	0,0000	0,0000	63	0,0000	0,0000	3,316	1,658
TOTALE	87.461	0,0275	0,0316	163.992	0,0790	0,0909	1,875	2,878
Materie grasse per illuminazione	4.213	0,0020	0,0023	30.221	0,0146	0,0168	7,173	7,173
olio vegetale . .	4.004	0,0019	0,0022	9.789	0,0047	0,0054	2,445	2,445
petrolio								
TOTALE	8.217	0,0039	0,0045	40.010	0,0193	0,0222	4,869	4,869

(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.

Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci.
(Vedere Relazione pag. 213, Capo VI).

ESERCIZI	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	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 con merci e bestiame	a vuoto			
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
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	274,91	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	8.598.120.890	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
1925-26	65.275.005	13.147.883	5,289	2.421.173.067	774.195.651	9.382	2.941	184,15	12.910.733.130	819.364
1926-27	64.982.011	13.183.985	5,311	2.509.615.019	914.881.718	9.762	3.473	190,35	13.183.368.593	836.349

(1) Compresi i trasporti in servizio dell'Amministrazione.

N.B. - Nel determinare il carico medio per asse non si tiene conto dei carri caricati con bestiame, nonché dei misti formati con merce di transito.

Utilizzazione dei carri utili al traffico.
ESERCIZI 1913-14 E DAL 1917-18 AL 1926-27.
(Vedere Relazione pag. 213, Capo VI).

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. definitivamente o temporaneamente in servizio al servizio interno 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 roo carri utili al carico presenti sulla rete esercitata	CICLO del carro medio del carro sulla rete dello Stato		PORTATA media del carri F. S. in dotazione (toann.)	OSSERVAZIONI	
												Giorni	Ore			
1	2	3	4	5=3+4	6	7	8	9	10=6+7+8+9	11=10-10	12	13=(12/11) 100	14=III/II	15		
1926	Luglio	153.404	11.444	10.441	20.946	4.000	4.000	—	35.387	129.461	21.863	16,88	5	22	—	(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, e quelli di ditte private iscritti nel parco F. S.
"	Agosto	153.255	11.485	9.312	22.396	4.000	4.000	—	35.708	129.032	21.941	17,00	5	21	—	(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.
"	Settembre	152.978	11.426	9.868	21.828	4.500	4.500	—	36.196	128.208	22.423	17,49	5	17	—	
"	Ottobre	152.801	12.541	10.690	21.735	4.500	4.500	—	36.925	128.417	22.734	17,70	5	15	—	
"	Novembre	152.753	15.111	13.350	21.789	4.500	4.500	—	39.639	128.225	21.855	17,04	5	21	—	
"	Dicembre	152.641	17.052	13.860	20.313	4.500	4.500	—	38.673	131.020	20.902	16,02	6	6	—	
1926	2° semestre	152.972	13.176	11.254	21.501	4.333	4.333	—	37.088	129.060	21.968	17,02	5	21	—	
1925	2° semestre	153.229	10.716	9.877	20.548	3.833	3.833	—	34.258	129.687	21.571	16,63	6	—	—	
1927	Gennaio	152.444	14.370	10.093	18.695	4.500	4.500	—	33.288	133.506	20.329	15,23	6	13	—	
"	Febbraio	152.234	11.836	8.953	17.897	4.500	4.500	—	31.350	132.720	21.153	15,94	6	7	—	
"	Marzo	151.975	11.405	9.633	18.848	4.500	4.500	—	32.981	130.399	21.722	16,66	6	—	—	
"	Aprile	151.804	10.309	9.296	18.937	4.500	4.500	—	32.733	129.440	22.470	17,36	6	18	—	
"	Maggio	151.809	10.224	8.801	19.039	4.500	4.500	—	32.340	129.693	21.604	16,66	6	—	—	
"	Giugno	151.802	10.033	8.851	20.134	4.500	4.500	—	33.485	128.350	21.500	16,75	5	23	—	
1927	1° semestre	152.008	11.373	9.271	18.925	4.500	4.500	—	32.696	130.685	21.463	16,42	6	2	—	
1926	1° semestre	153.430	12.037	8.581	22.975	4.000	4.000	—	35.556	129.911	21.588	16,62	6	—	—	
Esercizio 1926-27.		152.490	12.274	10.262	20.213	4.416	4.416	—	34.891	129.873	21.715	16,72	5	23	—	
Esercizio 1925-26		153.329	11.376	9.229	21.702	3.916	3.916	—	34.907	129.798	21.580	16,63	6	—	17,96	
Esercizio 1924-25		154.638	12.090	10.173	18.262	3.625	3.625	—	32.060	134.668	21.303	15,82	6	7	18,00	
Esercizio 1923-24		154.738	8.278	13.691	18.879	3.833	3.833	7.858	44.261	118.755	18.466	15,55	6	10	17,95	
Esercizio 1922-23		160.195	7.488	11.697	28.270	4.633	4.633	8.057	52.657	114.726	15.830	13,80	7	6	18,15	
Esercizio 1921-22		159.838	9.153	11.832	24.924	4.448	4.448	6.668	47.872	121.119	13.446	11,10	9	—	17,60	
Esercizio 1920-21		156.843	16.346	16.847	26.995	4.016	4.016	952	48.810	124.379	11.913	9,58	10	10	16,71	
Esercizio 1919-20		144.367	15.243	16.797	22.922	3.508	3.508	6.524	49.751	109.859	11.378	10,36	9	16	16,59	
Esercizio 1918-19		117.202	16.953	14.402	12.865	3.000	3.000	5.226	35.433	98.722	11.151	11,30	8	20	16,17	
Esercizio 1917-18		108.928	15.823	15.625	8.204	3.000	3.000	4.485	31.314	93.437	11.252	12,04	8	7	16,10	
Esercizio 1913-14		101.244	5.387	5.600	10.374	3.550	3.550	319	19.942	86.689	14.586	16,83	5	23	15,39	

Carico, per Compartimento, di merci e bestiame nel 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27.
(Vedere Relazione pag. 207 e seguenti, Capo VI).

Lunghezza media esercitata	Peso in tonnellate delle merci accettate per trasporto										Quantità dei carri caricati				medio carico per Carro (Tonn.)	giorno e no. di rese esercitata (tonn.)
	per privati		Totale	Completi		per privati		Totale	per servizio	per privati		per servizio				
	a carro	In collettame		misti con merci di stazione	di transito	bestiame										
I. 822	5.840.892	845.067	7.074.719	473.436	219.092	105.133	21.378	30.104	849.143	9,79	10,64					
I. 440	8.739.713	946.204	10.027.997	666.838	310.761	47.645	18.569	25.950	1.060.763	9,99	19,08					
I. 300	4.078.628	377.253	5.230.947	326.117	115.108	45.895	13.890	53.237	554.247	10,58	11,02					
780	6.415.115	149.295	7.181.360	476.359	40.522	12.145	5.125	41.980	576.131	12,85	25,22					
516	7.225.213	412.562	8.159.090	513.116	128.455	38.755	1.668	33.450	715.444	12,09	43,32					
I. 144	3.209.262	328.363	3.700.441	276.018	114.102	64.973	34.583	14.190	593.956	9,15	8,86					
I. 298	5.797.619	512.045	7.294.215	477.409	128.927	30.813	10.841	68.023	650.013	11,87	15,39					
I. 123	2.101.735	222.581	2.873.397	158.911	55.630	19.836	11.678	37.600	283.655	11,40	7,01					
I. 431	2.055.796	205.573	2.905.299	161.726	57.583	17.847	3.559	43.506	284.221	11,05	5,56					
I. 125	2.606.204	269.837	3.558.260	214.101	88.105	35.191	4.218	44.243	385.918	10,27	8,66					
I. 109	1.663.459	134.800	2.295.706	138.802	49.057	11.445	1.855	27.094	228.253	10,26	5,45					
980	663.979	112.454	1.050.529	58.793	32.109	22.178	1.921	20.995	135.906	9,46	2,95					
I. 277	2.625.412	325.571	3.310.612	208.166	86.889	11.717	3.189	26.385	336.346	10,30	7,10					
418	263.097	71.704	493.439	26.380	17.715	4.827	1.218	5.535	55.075	8,13	2,64					
I5.763	53.286.124	4.913.309	64.982.011	4.116.142	1.444.145	468.400	133.692	472.292	6.634.671	10,77	11,29					
I5.757	53.746.521	4.859.674	65.275.005	4.173.145	1.455.722	307.589	145.000	456.721	6.628.177	10,73	11,35					
I5.745	52.441.177	4.616.877	63.170.848	4.153.385	1.427.909	375.933	130.112	414.397	6.507.736	10,56	10,99					
I5.724	43.840.634	4.109.206	54.145.809	3.572.185	1.660.660		159.381	423.216	5.806.442	10,19	9,41					
I5.707	38.735.184	3.723.900	48.422.591	3.123.844	1.456.220		138.739	409.340	5.128.143	10,35	8,45					
I5.642	33.243.706	3.349.085	41.667.670	2.679.883	1.214.846		131.282	356.554	4.382.965	9,80	7,30					
I5.628	31.012.318	2.759.199	38.806.714	2.553.013	858.401		117.058	343.318	3.871.790	10,34	6,80					
I5.329	32.653.877	2.244.468	39.727.332	2.781.420	550.800		100.776	346.139	3.788.135	10,77	7,08					
I4.337	31.869.903	1.480.108	38.994.129	2.878.566	367.198		76.747	384.901	3.707.412	10,74	7,45					
I3.641	31.754.926	1.473.292	38.653.428	2.898.097	316.871		130.062	366.267	3.711.297	10,79	7,76					
I3.619	32.872.967	4.721.403	41.421.872	3.006.282	1.518.615		208.362	293.036	5.026.925	8,60	8,33					

Specificazione del carico nel 1913-14 e nel decennio dal 1917-18 al 1926-27.

Anno finanziario	Tonnellate accettate per trasporto					Carri caricati										
	nelle stazioni interne	%	nei porti	%	su altre reti per le F. S.	%	totali	%	alle stazioni interne	%	nei porti	%	su altre reti per le F. S.	%	totali	%
1926-27	39.299.756	0,85	14.144.683	7,01	11.537.572	10,64	64.982.011	0,45	4.823.310	0,28	957.686	6,81	853.675	7,96	6.634.671	0,10
1925-26	39.636.409	2,07	15.210.882	13,33	10.427.714	16,25	65.275.005	3,33	4.809.739	1,43	1.027.690	2,11	790.748	10,44	6.628.177	1,85
1924-25	38.832.635	14,91	15.290.239	12,11	9.047.974	31,90	63.170.848	16,87	4.741.937	9,74	1.049.819	14,51	715.980	26,88	6.507.736	12,08
1923-24	33.794.054	12,31	13.491.871	12,11	6.859.884	8,94	54.145.809	11,82	4.321.097	13,57	916.570	12,64	568.775	11,64	5.806.442	13,23
1922-23	30.091.258	12,19	12.034.923	18,92	6.296.410	32,97	48.422.591	16,78	3.804.945	16,49	813.729	18,25	509.469	27,43	5.128.143	17,01
1921-22	26.822.058	10,34	10.120.572	2,79	4.735.040	1,79	41.677.670	7,40	3.294.627	16,56	688.162	3,20	399.776	5,64	4.382.965	13,19
1920-21	24.309.144	4,94	9.840.034	6,05	4.651.536	26,59	38.806.714	2,82	2.826.538	3,69	666.816	8,40	378.436	14,73	3.871.790	2,21
1919-20	25.572.496	1,73	10.480.305	11,27	3.674.531	3,44	39.727.332	1,88	2.728.568	0,55	727.993	8,90	331.574	12,28	3.788.135	2,18
1918-19	26.023.308	2,59	9.418.479	22,87	3.552.342	16,88	38.994.129	0,88	2.743.599	2,34	668.470	22,95	295.373	17,84	3.707.412	0,10
1917-18	26.714.224	1,06	7.665.341	27,61	4.273.863	45,07	38.653.428	4,64	2.809.413	12,46	543.678	28,90	358.206	14,76	3.711.297	13,41
1913-14	26.047.413	4,30	10.840.887	6,36	4.533.572	4,72	41.421.872	1,32	3.703.063	3,81	829.549	5,42	493.683	3,64	5.026.925	2,15

N. B. — Nel determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e dei carri misti formati con merci di transito.

ALLEGATO N. 30.

Carico per mese di merci e bestiame sulla rete esercitata.

ESERCIZI 1925-26 E 1926-27.

(Vedere Relazione pag. 207 e seguenti, Capo VI).

ANNO	MESE	PESO IN TONNELLATE DELLE MERCI					CARRI CARICATI					Medio carico per carro (tonn.)		
		per privati		Totale	per servizio	%	completi	per privati		bestiame	Totale		per servizio	%
		a carro	in collette					misti con merci di stazione	di transito					
1926	Luglio	4.753.330	445.362	5.226.938	628.246	—	370.050	124.282	40.805	11.673	43.492	—	10,83	
"	Agosto	4.671.068	423.205	5.662.997	568.724	—	366.237	115.329	37.339	12.184	39.366	—	10,87	
"	Settembre	4.652.142	422.300	5.627.150	552.708	—	364.339	118.601	38.041	12.715	38.090	—	10,80	
"	Ottobre	4.506.464	441.347	5.392.445	444.634	—	358.851	123.233	40.940	12.480	32.850	—	10,47	
"	Novembre	4.267.267	412.320	5.118.141	438.554	—	332.182	119.480	39.228	12.916	31.632	—	10,59	
"	Dicembre	4.369.796	421.203	5.274.354	483.355	—	336.148	122.043	42.162	11.519	33.919	—	10,72	
1926	2° semestre	27.220.067	2.565.737	32.902.025	3.116.221	+ 0,32	2.127.807	722.968	238.515	73.487	219.349	+ 0,31	10,72	
1925	2° semestre	27.297.956	2.478.733	32.796.673	3.019.984	—	2.147.729	744.516	180.898	71.466	210.508	—	10,57	
1927	Gennaio	4.104.190	371.610	4.910.521	434.721	—	314.649	114.381	37.572	11.000	30.621	—	10,68	
"	Febbraio	4.104.100	373.974	4.971.854	493.780	—	314.192	112.635	36.039	10.046	34.751	—	10,77	
"	Marzo	4.691.581	435.054	5.766.166	639.531	—	359.339	130.679	41.292	10.983	44.210	—	10,79	
"	Aprile	4.455.756	404.189	5.566.158	706.213	—	337.955	125.675	40.136	9.828	48.153	—	10,88	
"	Maggio	4.393.087	392.487	5.487.010	701.436	—	333.561	121.727	38.593	9.087	47.935	—	10,90	
"	Giugno	4.317.343	370.258	5.378.277	690.676	—	328.639	116.080	36.233	9.261	47.273	—	10,93	
1927	1° semestre	26.066.057	2.347.572	32.079.986	3.666.357	— 1,23	1.988.335	721.177	229.865	60.205	252.943	— 0,63	10,83	
1926	1° semestre	26.448.565	2.380.941	32.478.332	3.648.826	—	2.025.416	711.207	216.691	73.534	246.213	—	10,89	
Esercizio 1926-27		53.286.124	4.913.309	64.982.011	6.782.578	— 0,45	4.116.142	1.444.145	468.400	133.692	472.292	+ 0,10	10,77	
Esercizio 1925-26		53.746.521	4.859.674	65.275.005	6.668.810	—	4.173.145	1.455.722	397.589	145.000	456.721	—	10,73	

N.B. Nel determinare il carico medio per carro, non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e dei misti formati con merci di transito.

**Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico
nell'esercizio 1926-27 sulle F. S.**

(Vedere Relazione pag. 211 e seguenti, Capo VI).

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	TONNELLATE		PRODOTTO RELATIVO	
		Graduatoria	G. e P. V.	Graduatoria	G. e P. V.
1	Acidi P. V.	50	172.681	52	8.517.201
2	Acque minerali, naturali ed artificiali	85	G. V.	1.411	182.019
			P. V.	54.680	4.079.394
3	Agrumi. G. V.	21	546.958	12	29.387.921
4	Alluminio in pani e in lavori P. V.	103	12.887	104	874.463
5	Ambrogette di asfalto, di cemento, di grès, di terracotta, di marmo, di pietra e di vetro P. V.	61	119.849	71	4.608.118
6	Ammonio) a) nitrato P. V.	75	4.672	308.013	
			b) solfato P. V.	66.598	4.669.162
7	Asfalto P. V.	46	205.812	53	8.364.506
8	Automobili	76	G. V.	978	214.935
			P. V.	65.684	12.465.049
9	Barbabietole P. V.	25	520.934	50	9.728.492
10	Benzina P. V.	41	238.350	23	21.074.246
11	Bestiame vivo (sciolto). G. V.	3	2.522.663	5	70.229.806
12	Cacciagione e pollame vivo o morto G. V.	105	6.089	105	745.720
13	Birra	69	G. V.	65.885	5.010.142
			P. V.	30.898	1.987.826
14	Burro, sfrutto, lardo e lardoni	98	G. V.	14.905	902.102
			P. V.	11.422	550.253
15	Calce viva o spenta P. V.	13	989.866	21	22.535.121
16	Calcocianamide P. V.	68	96.877	66	5.009.923
17	Carbon fossile (litantrace e antracite). P. V.	1	7.817.037	1	184.057.091
18	Carbon fossile (formelle) P. V.	71	80.437	89	2.549.168
19	Carbon fossile (residui utilizzabili della combustione del). . . P. V.	57	136.563	94	2.186.674
20	Carbone vegetale P. V.	28	489.184	31	17.880.745
21	Carni macellate fresche o congelate. G. V.	84	57.692	78	3.507.321
22	Carni affumicate, salate, secche, anche insaccate e carni con- servate in scatola	104	G. V.	2.277	249.867
			P. V.	4.829	628.956
23	Carta bianca o tinta in pasta, anche rigata, in rotoli, in fogli, in strisce P. V.	56	139.836	46	10.491.064
24	Carta da involti P. V.	82	59.101	76	3.849.092
25	Carta da macero P. V.	92	37.622	95	1.896.542
26	Cartoni fini ed ordinari. P. V.	81	60.087	67	4.983.801
27	Catrame minerale liquido e solido P. V.	78	63.998	83	3.300.969
28	Cellulosa e pasta per carta P. V.	51	169.058	42	11.884.561
29	Cemento comune P. V.	5	2.279.646	7	62.517.002

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	TONNELLATE		PRODOTTO RELATIVO	
		Graduatoria	G. e P. V.	Graduatoria	G. e P. V.
30	Cereali (escluso il frumento, il granoturco ed il riso), cioè: avena, durra, farro, orzo, segala e spelta P. V.	39	253.840	38	12.858.026
31	Coke di carbon fossile P. V.	23	533.223	37	13.500.935
32	Concimi chimici non nominati P. V.	87	55.290	98	1.665.094
33	Concimi naturali P. V.	65	100.949	88	2.556.721
34	Conserva di pomodoro	70	G. V. } 63.763	74	2.586.023
			P. V. } 23.931		
35	Cotone greggio P. V.	34	295.228	28	19.330.923
36	Eternit e Salanit P. V.	94	34.539	87	2.611.120
37	Farina di frumento P. V.	12	1.004.912	9	34.464.381
38	Farina di granoturco P. V.	101	22.257	106	658.613
39	Ferro ed acciaio	6	a) billettes, blomes, lingotti P. V.	3	15.469.326
			b) barre o verghe P. V.		
			c) lamiere, lamierine P. V.		
			d) lavori (alberi, assi, filo ecc.) P. V.		
			e) rotaie P. V.		
40	Fibre vegetali tessili, escluso il cotone, cioè: canapa, juta, kapok, cocco, sparto, lino, ecc. P. V.	62	119.170	45	10.739.678
41	Fieno P. V.	38	270.821	35	14.282.776
42	Filati di fibre animali (esclusa la seta) P. V.	108	4.542	107	526.020
43	Filati di fibre vegetali P. V.	66	99.822	49	10.198.621
44	Formaggi	67	G. V. } 67.921	59	4.809.876
			P. V. } 31.185		
45	Fosforiti (perfosfati e superfosfati) P. V.	7	1.773.589	8	43.368.550
46	Frumento P. V.	4	2.497.205	4	76.548.182
47	Frutta fresche, secche, preparate, pigiate, tostate	42	G. V. } 204.549	25	19.348.460
			P. V. } 26.978		
48	Gesso in polvere P. V.	45	211.783	64	5.635.042
49	Ghiaia P. V.	14	987.008	40	12.093.160
50	Glisa	26	a) in pani P. V.	19	11.532.729
			b) in lavori (basamenti e pali, tubi, radiatori ecc.) P. V.		
51	Gomma elastica e greggia ed in lavori P. V.	99	26.012	85	2.942.169
52	Granoturco P. V.	19	581.817	22	22.189.396
53	Lana naturale, sudicia e lana lavata, anche cardata e pettinata P. V.	80	61.404	65	5.581.229
54	Latte fresco G. V.	97	30.983	96	1.778.782
55	Legna da ardere e fascine di minuta legna P. V.	15	882.901	14	28.839.803
56	Legname comune greggio (tronchi) P. V.	32	365.043	32	16.680.226
57	Legname comune segato P. V.	2	2.568.867	2	166.137.145
58	Legname da ebanisti, greggio e segato P. V.	89	45.713	80	3.568.749
59	Legumi secchi P. V.	48	202.127	51	9.290.023
60	Lignite P. V.	24	530.783	44	10.836.629

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	TONNELLATE		PRODOTTO RELATIVO	
		Graduatoria	G. e P. V.	Graduatoria	G. e P. V.
61	Macchine agrarie P. V.	91	43.424	79	3.602.267
62	Macchine e meccanismi P. V.	52	167.065	27	19.363.601
63	Marmo { a) blocchi P. V. b) lastre P. V. c) lavori P. V.	30	196.206	17	11.099.537
			196.688		11.680.749
			35.095		2.516.105
64	Mattoni di argilla comune, pieni e forati P. V.	8	1.439.406	15	27.523.006
65	Mattoni refrattari P. V.	60	125.329	63	5.787.272
66	Minerale di cromo di manganese, di rame, di piombo, di zinco P. V.	59	133.499	70	4.631.245
67	Minerali di ferro P. V.	83	58.427	102	1.172.730
68	Olii minerali e residui della loro distillazione P. V.	27	489.793	13	29.202.009
69	Olii vegetali { G. V. P. V.	40	3.359	29	130.959
			244.217		18.759.357
70	Ortaggi { G. V. P. V.	36	265.702	30	16.500.083
			19.538		1.942.207
71	Paglia comune P. V.	35	291.491	36	13.978.080
72	Paste da ministra { G. V. P. V.	64	4.778	72	442.101
			108.706		4.082.871
73	Patate { G. V. P. V.	29	374.808	16	23.682.100
			113.700		3.275.201
74	Pelli di grossi animali, fresche, secche, anche conciate . . . P. V.	74	71.838	60	6.858.703
75	Pesci freschi e frutti di mare G. V.	107	4.809	108	464.502
76	Pesci affumicati o secchi, sott'olio od altrimenti preparati { G. V. P. V.	88	3.595	77	457.430
			45.689		3.260.010
77	Petrolio P. V.	54	152.272	47	10.292.803
78	Pietre non nominate, greggie, semplicemente squadrate, in lastre e in lavori P. V.	9	1.352.285	11	30.005.601
79	Pietrisco P. V.	17	700.604	48	10.234.323
80	Piombo (pani, lastre, lavori e rottami) P. V.	86	56.042	86	2.898.200
81	Piriti { a) minerali di) P. V. b) ceneri di) P. V.	18	529.069	18	20.599.030
			170.527		3.849.234
82	Pomodori freschi { G. V. P. V.	55	142.533	62	6.367.232
			5.812		249.302
83	Pozzolana P. V.	44	212.508	81	3.387.266
84	Quarzo in pezzi e in polvere P. V.	72	80.239	84	3.198.204
85	Rame (pani e lavori) P. V.	73	76.416	73	4.310.300
86	Riso P. V.	20	561.743	26	19.983.702
87	Rottami di ferro e ghisa P. V.	16	855.644	20	23.678.008
88	Sabbie per costruzione P. V.	11	1.025.425	33	15.696.404
89	Sali di potassio P. V.	95	32.652	100	1.617.500
90	Sansa esausta o no d'olio P. V.	37	281.751	54	8.100.795

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	TONNELLATE		PRODOTTO RELATIVO		
		Graduatoria	G. e P. V.	Graduatoria	G. e P. V.	
91	Scorie Thomas P. V.	90	45.533	93	2.191.303	
92	Semi oleosi P. V.	49	193.705	61	6.711.272	
93	Seta naturale e artificiale, in fili, tessuti, lavori	100	G. V.	19.794	82	2.678.603
			P. V.	3.098		653.000
94	Soda del commercio P. V.	58	135.483	55	8.006.070	
95	Sodio (nitrato di) P. V.	93	31.814	97	1.768.700	
96	Tabacco in foglie, lavorato e in ritagli P. V.	79	62.349	90	2.363.500	
97	Tegole comuni e marsigliesi, cremonesi e simili P. V.	43	228.315	57	7.956.202	
98	Terra refrattaria e da fonderia P. V.	47	202.596	56	8.000.704	
99	Tessuti di fibre animali P. V.	102	13.188	92	2.223.208	
100	Tessuti di fibre vegetali (lino, canapa, cotone, juta) P. V.	63	113.699	34	15.090.200	
101	Torba P. V.	109	2.047	109	45.000	
102	Traverse di legno P. V.	33	316.705	24	21.026.904	
103	Uova di pollame G. V.	77	65.452	60	4.792.804	
104	Uva fresca	53	G. V.	68.341	41	7.336.910
			P. V.	89.424		4.634.000
105	Vino e mosto	10	G. V.	11.990		766.300
			P. V.	1.262.166	6	65.603.570
106	Veicoli smontati P. V.	106	6.007	91	2.293.803	
107	Zinco (pani, lamiere, lavori e rottami) P. V.	96	30.984	99	1.633.500	
108	Zolfo {	31	a) minerali P. V.	21.236		1.072.020
			b) pani e pezzi P. V.	303.797	43	6.403.680
			c) polvere P. V.	60.455		3.800.305
109	Zucchero	22	G. V.	6.332	10	1.120.674
			P. V.	532.141		32.065.070

Movimento delle merci nei porti.
(Vedere Relazione pag. 210, Capo VI).

PORTI	ANNI	CARICO					SCARICO		RIMANENZA DI MERCI in porto	
		Tonnellate	Variazione percentuale rispetto al 1925-26	Quantità di carri	Variazione percentuale rispetto al 1925-26	Medio carico per carro — tonnellate	Quantità di carri	Variazione percentuale rispetto al 1925-26	minima — tonnellate	massima — tonnellate
Genova	1926-27	4.993.276	- 16,00	349.356	- 14,98	14,29	120.205	- 2,20	127.450	321.610
	1925-26	5.944.341		410.916		14,47	122.906		202.077	406.278
Venezia e Marghera	1926-27	1.375.342	+ 1,99	97.729	+ 0,96	14,07	31.139	+ 9,30	14.550	103.625
	1925-26	1.348.449		96.801		13,93	28.489		21.978	93.635
Trieste	1926-27	1.156.467	+ 0,93	90.117	- 1,96	12,83	96.181	+ 3,23	—	—
	1925-26	1.145.775		91.922		12,46	93.173		—	—
Fiume	1926-27	350.393	+ 2,95	23.848	- 2,28	14,69	30.671	+ 4,15	—	—
	1925-26	340.339		24.404		13,95	29.449		—	—
Savona e funivie	1926-27	948.260	- 16,60	56.981	- 16,92	16,64	10.816	+ 14,39	25.666	103.820
	1925-26	1.137.016		68.587		16,58	9.455		27.890	140.181
Livorno	1926-27	1.266.165	- 9,01	85.102	- 8,72	14,88	36.855	+ 0,05	22.600	105.370
	1925-26	1.391.521		93.236		14,92	36.837		43.500	107.100
Spezia	1926-27	445.780	- 18,20	26.370	- 17,56	16,90	1.254	+ 70,61	1.100	30.400
	1925-26	544.950		31.986		17,04	735		11.300	32.450
Ancona	1926-27	657.366	+ 11,93	39.198	+ 7,69	16,77	4.991	- 11,44	190	31.036
	1925-26	587.325		36.399		16,13	5.636		672	16.474
Civitavecchia	1926-27	614.334	- 6,44	32.657	- 5,90	18,81	18.269	+ 25,80	3.608	30.773
	1925-26	656.628		34.705		18,92	14.522		4.900	44.538
Napoli P. M.	1926-27	741.100	+ 4,54	47.656	+ 15,23	15,55	20.196	+ 6,56	83.525	103.044
	1925-26	708.899		41.356		17,14	18.953		77.325	134.260
Torre Annunziata	1926-27	99.504	- 18,63	5.338	- 21,66	18,64	293	- 61,45	580	19.650
	1925-26	122.293		6.814		17,95	760		610	19.595
Brindisi	1926-27	120.925	+ 32,75	8.066	+ 35,24	14,99	1.911	- 27,03	—	—
	1925-26	91.092		5.964		15,27	2.619		—	—
Altri porti minori del continente (1)	1926-27	733.351	+ 40,42	44.805	+ 43,31	16,37	—	—	—	—
	1925-26	522.261		31.265		16,70	—	—	—	—
Porti della Sicilia (2)	1926-27	499.948	- 6,02	35.319	- 6,05	14,16	—	—	—	—
	1925-26	531.973		37.595		14,15	—	—	—	—
Porti della Sardegna (3)	1926-27	142.472	+ 3,23	15.144	- 3,79	9,41	—	—	—	—
	1925-26	138.020		15.740		8,77	—	—	—	—
TOTALI	1926-27	14.144.683	- 7,01	957.686	- 6,81	14,77	—	—	—	—
	1925-26	15.210.882		1.027.690		14,80	—	—	—	—

(1) Castellammare di Stabia — Salerno — Monteleone — Reggio C. — Taranto — Gallipoli — Bari — Barletta — Ortona — Ravenna.
(2) Palermo — Messina — Catania — Siracusa — Licata molo e porto — Porto Empedocle.
(3) Cagliari — Terranova Pausania — Golfo Aranci — Porto Torres.

Peso delle principali merci caricate

ESERCIZI 1913-14 E DAL

(Vedere Relazione)

PORTI	TONNELLATE															Totale generale	% rispetto all'esercizio precedente
	per conto commercio										per conto amministrazione						
	carboni	cereali		cotoni		petrolio	fosfati fosforiti e concimi	sale e tabacchi	altre merci	totale	% rispetto all'esercizio precedente	carboni	altre merci	totale	% rispetto all'esercizio precedente		
		per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero												
Genova	1.689.119	1.096.861	125.329	148.881	9.414	1.235	96.679	91.536	1.446.413	4.725.467	»	254.715	13.094	267.809	»	4.993.276	»
Venezia	500.047	187.633	18.331	53.488	9.436	59.120	206.749	45.912	169.217	1.249.933	»	116.806	8.603	125.409	»	1.375.342	»
Trieste	56.987	40.472	84.261	6.834	51.689	48.437	11.497	»	780.906	1.081.083	»	63.203	12.181	75.384	»	1.156.467	»
Fiume	10.510	1.882	39.338	»	»	103.986	70.892	1.365	107.502	335.475	»	11.075	3.843	14.918	»	350.393	»
Savona	201.137	»	»	»	»	44.858	8.208	»	181.313	435.496	»	85.475	10.381	103.856	»	539.352	»
Staz. di S. Giuseppe di Cairo	408.908	»	»	»	»	»	»	»	»	408.908	»	»	»	»	»	408.908	»
Livorno	568.227	69.137	»	516	»	74.622	68.076	24.779	132.538	937.805	»	328.270	»	328.270	»	1.266.165	»
Spezia	184.976	5.131	»	»	»	»	61.678	»	59.085	310.870	»	134.910	»	134.910	»	445.780	»
Ancona	164.593	43.228	»	1.460	»	»	111.772	14.795	64.618	400.466	»	255.982	918	256.900	»	657.366	»
Civitavecchia .	215.448	77.775	»	»	»	3.336	4.834	24.256	46.602	372.251	»	242.083	»	242.083	»	614.334	»
Napoli P. M. .	99.821	235.955	»	1.346	»	»	13.467	365	147.439	498.393	»	201.008	41.699	242.707	»	741.100	»
Torre Annunziata	12.832	»	»	»	»	»	»	»	7.467	20.299	»	79.205	»	79.205	»	99.504	»
Brindisi	14.520	5.787	»	»	»	»	4.404	»	16.172	40.883	»	79.098	944	80.042	»	120.925	»
Altri porti del continente .	95.881	58.998	»	»	»	1.907	68.257	9.690	129.042	363.775	»	368.901	675	369.576	»	733.351	»
Porti della Sicilia	80.912	3.279	»	»	»	27.356	41.853	944	153.385	307.729	»	189.538	2.681	192.219	»	499.948	»
Porti della Sardegna	13.950	6.641	»	»	»	37	3.687	62	67.126	91.503	»	41.859	9.110	50.969	»	142.472	»
Anno 1928-27 .	4.317.888	1.832.779	267.259	212.525	70.539	364.874	772.053	213.704	3.528.825	11.583.426	- 9,00	2.452.128	112.129	2.564.257	+ 3,16	14.144.683	- 7,01
Anno 1925-26 .	5.577.791	1.402.199	182.292	243.370	50.557	318.837	742.279	249.131	3.958.674	12.725.133	- 3,47	2.405.120	80.629	2.485.749	+ 17,91	15.210.882	- 0,52
Anno 1924-25 .	5.452.474	1.818.029	399.631	283.152	77.974	276.600	717.916	241.351	3.914.998	13.182.125	+ 21,01	2.047.417	60.697	2.108.114	- 18,88	15.290.239	+ 13,33
Anno 1923-24 .	4.409.048	1.512.820	185.106	198.094	17.035	167.234	547.646	173.323	2.682.965	10.893.271	+ 5,32	2.531.856	66.744	2.598.600	+ 53,61	13.491.871	+ 12,11
Anno 1922-23 .	4.067.515	2.590.948	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	+ 18,92
Anno 1921-22 .	3.476.477	2.199.656	403.010	127.787	15.401	132.110	369.612	153.160	1.807.971	8.685.184	+ 14,62	1.376.195	59.193	1.435.388	- 36,54	10.120.572	+ 2,79
Anno 1920-21 .	1.904.505	2.253.133	492.584	146.747	15.276	111.742	423.853	169.191	2.067.011	7.584.042	- 4,85	2.133.939	128.053	2.261.992	- 9,87	9.846.034	- 6,05
Anno 1919-20 .	2.517.305	1.451.482	535.380	181.980	20.273	142.630	320.556	145.596	2.652.364	7.970.566	+ 16,48	2.255.029	254.710	2.509.739	- 2,55	10.480.305	+ 11,27
Anno 1918-19 .	1.057.918	2.136.683	268.998	136.466	8.229	117.550	318.064	108.461	2.690.628	6.842.997	+ 12,00	2.385.836	189.646	2.575.482	+ 65,55	9.418.479	+ 22,87
Anno 1917-18 .	1.033.159	2.013.193	997	89.268	1.419	136.794	170.083	103.909	2.560.785	6.109.607	- 22,49	1.463.007	92.727	1.555.734	- 42,54	7.665.341	- 27,61
Anno 1913-14 .	4.681.936	758.570	96.583	172.895	11.730	102.780	532.090	174.802	2.210.394	8.741.780	- 8,44	1.981.540	117.567	2.099.107	+ 8,38	10.840.887	- 6,36

ai porti e corrispondente quantità di carri utilizzati.

1917-18 AL 1926-27.

(pag. 210, Capo VI).

CARRI																			
per conto commercio										per conto amministrazione				totale generale	% rispetto all'esercizio precedente	carico medio per carro (tonn.)	numero dei giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo	
carboni	cereali		cotoni		petrolio	fosfati e concimi	sale e tabacchi	altre merci	totale	% rispetto all'esercizio precedente	carboni	altre merci	totale						% rispetto all'esercizio precedente
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero															
96.438	67.455	7.641	13.462	939	219	5.691	6.043	136.162	334.050	•	14.190	1.116	15.306	•	349.356	•	14,29	297	1.176
31.295	14.200	1.205	5.225	885	5.073	11.949	4.024	16.278	90.134	•	6.816	779	7.595	•	97.729	•	14,07	299	327
3.411	3.464	6.385	615	4.953	3.983	743	•	61.962	85.516	•	3.561	1.040	4.601	•	90.117	•	12,83	299	301
580	125	2.618	•	•	7.012	4.364	179	8.061	22.939	•	629	280	909	•	23.848	•	14,69	304	78
11.606	•	•	•	•	3.714	484	•	12.448	28.252	•	4.852	1.481	6.333	•	34.585	•	15,59	301	115
22.396	•	•	•	•	•	•	•	•	22.396	•	•	•	•	•	22.396	•	18,26	300	75
32.879	4.689	•	67	•	5.899	3.965	2.347	16.100	65.946	•	19.156	•	19.156	•	85.102	•	14,88	299	285
10.940	317	•	•	•	•	3.626	•	3.541	18.424	•	7.946	•	7.946	•	26.370	•	16,90	296	89
9.550	2.833	•	131	•	•	6.018	1.577	4.343	24.455	•	14.659	84	14.793	•	39.198	•	16,77	297	132
10.750	4.694	•	•	•	214	260	1.637	3.036	20.570	•	12.087	•	12.087	•	32.657	•	18,81	305	107
5.875	15.656	•	141	•	•	904	34	10.531	33.141	•	11.758	2.757	14.515	•	47.656	•	15,55	300	159
747	•	•	•	•	•	•	•	412	1.159	•	4.179	•	4.179	•	5.338	•	18,64	291	18
948	596	•	•	•	•	311	•	1.646	3.501	•	4.508	57	4.565	•	8.066	•	14,99	303	27
5.537	4.365	•	•	•	272	4.345	613	8.947	24.079	•	20.677	49	20.726	•	44.805	•	16,37	•	•
5.398	245	•	•	•	2.422	2.751	148	13.194	24.178	•	10.865	276	11.141	•	35.319	•	14,16	•	•
1.065	616	•	•	•	4	313	6	9.126	11.130	•	3.202	812	4.014	•	15.144	•	9,41	•	•
249.424	119.255	17.849	19.644	6.777	28.832	45.724	16.608	305.757	839.870	- 8,56	139.085	8.731	147.816	+ 4,12	957.638	- 6,81	14,77	•	•
322.854	89.621	11.702	22.478	4.744	26.003	44.549	20.409	343.365	885.725	- 4,48	135.872	6.093	141.965	+ 16,83	1.027.690	- 2,11	14,80	•	•
318.670	119.028	26.500	25.342	7.411	23.626	44.390	19.593	342.691	927.251	+ 21,50	117.756	4.812	122.568	- 20,09	1.049.819	+ 14,54	14,56	•	•
258.713	98.450	11.691	18.225	1.550	14.604	33.278	13.764	312.911	763.186	+ 6,99	147.918	5.466	153.384	+ 52,81	916.570	+ 12,64	14,72	•	•
239.924	169.549	13.920	18.127	1.313	12.707	25.154	12.727	219.930	713.351	+ 18,71	96.388	3.990	100.378	+ 16,07	813.729	+ 18,25	14,79	•	•
205.699	142.188	27.838	11.581	1.453	11.307	22.054	12.168	166.641	600.929	+ 13,39	82.629	4.604	87.233	- 36,25	688.162	+ 3,20	14,71	•	•
113.302	141.838	35.724	14.387	1.488	9.618	24.915	12.799	175.907	529.978	- 7,06	127.686	9.152	136.838	- 13,27	666.816	- 8,40	14,77	•	•
155.334	94.444	39.669	15.804	1.990	11.876	18.580	12.055	220.459	570.211	+ 13,14	139.035	18.747	157.782	- 4,08	727.993	+ 8,90	14,41	•	•
66.423	136.086	20.951	13.024	835	9.644	19.140	8.577	229.304	563.984	+ 13,70	151.341	13.145	164.486	+ 63,78	668.470	+ 22,95	14,13	•	•
65.083	128.280	71	8.787	178	11.033	10.499	8.410	210.908	443.249	- 24,75	93.572	6.857	100.429	- 42,82	543.678	- 28,90	14,12	•	•
320.911	55.536	7.119	20.347	1.060	10.848	35.946	14.699	223.626	690.092	- 7,06	129.828	9.629	139.457	+ 3,67	829.549	- 5,42	13,03	•	•

Quantità dei carri caricati di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1917 al 1926.

(Vedere Relazione pag. 212, Capo VI).

COMPARTIMENTI	SETTEMBRE		OTTOBRE		NOVEMBRE		TOTALE		TOTALE GENERALE	ANNOTAZIONI
	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti	Carri caricati di uva, mosto e vino	Carri caricati di recipienti vuoti		
Torino	130	494	2.558	1.327	767	694	3.455	2.515	5.970	
Milano	84	1.479	856	3.280	165	862	1.105	5.621	6.726	
Venezia	249	108	939	284	487	197	1.675	589	2.264	
Genova	65	35	164	72	121	30	350	137	487	
Bologna	1.011	75	9.139	369	5.430	195	15.580	639	16.219	
Firenze	98	69	265	65	328	73	691	207	898	
Ancona	1.174	91	2.213	403	289	119	3.676	613	4.289	
Roma	102	—	210	22	79	31	391	53	444	
Napoli	94	40	518	163	295	97	907	300	1.207	
Bari	2.082	501	3.738	477	2.129	257	7.949	1.235	9.184	
Reggio C.	117	34	486	24	409	35	1.012	93	1.105	
Palermo	1.282	320	1.069	219	424	118	2.775	657	3.432	
Totale anno 1926 . .	6.488	3.246	22.155	6.705	10.923	2.708	39.566	12.659	52.225	
Totale anno 1925 . .	7.540	5.146	28.167	8.889	11.589	2.982	47.296	17.017	64.313	
Totale anno 1924 . .	10.458	7.490	33.471	12.291	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	

Quantità dei carri caricati di agrumi in SICILIA ed in CALABRIA nel 1913-14 e dal 1917-18 al 1926-27.
(Vedere Relazione pag. 212, Capo VI).

ANNO	MESE	IN SICILIA											IN CALABRIA		
		del qual passarono in continente per destinazioni											Totale generale	per l'estero	Totale
		estero													
italiane	Ven- timiglia	Modane	Domo- dossola	Iulino	Chiasso	Brennero	Tarvisio	Postumia	Totale	per l'interno	per l'estero	Totale			
1926	Luglio	333	18	75	15	—	140	172	42	19	481	814	24	1	25
	Agosto	206	24	46	7	—	56	63	43	36	275	481	2	—	2
	Settembre	199	9	42	9	—	64	79	38	34	275	474	2	—	2
	Ottobre	160	10	39	3	—	96	112	55	39	354	514	221	35	256
	Novembre	263	12	54	13	—	175	188	73	63	578	841	245	50	295
	Dicembre	604	13	66	16	—	220	354	230	188	1.087	1.781	512	134	646
	Gennaio	790	24	110	24	—	372	717	373	259	1.879	2.669	555	212	767
	Febbraio	948	15	44	39	—	478	1.056	352	300	2.284	3.232	735	294	1.029
	Marzo	1.480	20	86	35	—	435	842	176	255	1.849	3.329	811	182	993
	Aprile	947	12	84	24	—	338	481	361	157	1.457	2.404	629	73	702
	Maggio	771	15	97	18	—	388	534	275	110	1.437	2.208	316	18	334
	Giugno	408	20	73	17	—	177	268	127	62	744	1.152	101	1	102
Esercizio 1926-27	33.460	192	816	200	—	2.939	4.866	2.145	1.522	12.700	19.299	4.153	1.000	5.153	
Esercizio 1925-26	31.802	102	501	183	—	2.176	4.198	1.787	1.146	10.093	17.110	3.697	515	4.212	
Esercizio 1924-25	30.401	52	708	139	—	2.125	4.735	1.491	757	10.007	16.688	4.320	844	5.164	
Esercizio 1923-24	26.888	174	1.185	218	—	1.577	3.370	259	249	7.032	15.231	3.890	203	4.093	
Esercizio 1922-23	21.524	257	1.895	249	—	1.077	1.874	180	186	5.718	12.990	4.178	121	4.299	
Esercizio 1921-22	23.645	729	3.001	161	—	1.183	3.351	809	58	9.292	15.524	2.902	266	3.168	
Esercizio 1920-21	20.077	266	833	152	—	2.255	4.516	468	—	8.490	13.582	3.475	397	3.872	
Esercizio 1919-20	19.723	446	1.107	258	—	2.803	1.232	303	—	6.149	13.002	2.724	46	2.770	
Esercizio 1818-19	16.976	734	537	216	—	2.157	—	—	—	3.644	10.625	3.698	7	3.705	
Esercizio 1917-18	12.476	851	28	34	—	916	—	—	—	1.829	7.143	1.808	3	1.811	
Esercizio 1913-14	26.534	—	94	128	—	582	742	1.208	2.533	5.287	7.304	—	—	—	

Traffico delle merci importate dalle ferrovie estere (1).

ESERCIZI 1925-26 e 1926-27.

(Vedere Relazione pag. 211, Capo VI.)

O N N A	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.
1926	Luglio	15.915	1.696	76.656	6.088	86.427	5.777	14.715	1.062	147.317	8.205	23.270	1.600	5.210	373	136.655	10.685	22.839	1.881	115.291	8.163	16.220	1.412	660.515	46.942	
	Agosto	18.662	1.555	78.260	5.881	97.427	6.568	14.511	1.033	134.566	7.234	24.404	1.605	5.419	402	155.436	11.948	20.036	1.615	105.878	7.730	16.778	1.438	671.377	47.009	
	Settembre . . .	9.610	750	59.878	4.657	98.583	6.640	14.546	1.013	115.307	6.450	32.372	2.048	9.451	687	138.378	12.104	18.057	1.451	134.086	9.319	22.243	1.544	672.511	46.672	
	Ottobre	13.675	1.033	58.342	4.513	90.875	6.010	18.742	1.324	123.614	6.944	38.419	2.735	18.516	1.187	152.351	12.623	17.630	1.407	176.617	12.459	39.740	2.987	748.521	53.222	
	Novembre . . .	12.224	930	55.515	4.175	92.863	5.956	20.783	1.448	135.123	7.398	59.419	3.756	39.155	2.835	121.082	9.487	32.279	2.375	212.434	14.694	62.814	4.368	843.691	57.422	
	Dicembre . . .	12.913	947	63.906	4.499	93.430	5.704	25.458	1.619	142.932	8.019	134.363	8.012	54.892	3.898	136.401	10.397	37.581	2.848	188.661	13.252	50.906	3.509	941.543	62.704	
1927	Gennaio	9.127	776	41.675	3.101	65.794	4.037	20.879	1.457	121.976	6.816	65.439	3.989	23.487	1.586	98.202	7.572	30.140	2.315	126.828	9.589	21.746	1.552	625.293	42.850	
	Febbraio	12.337	926	45.318	3.377	58.685	5.870	14.697	1.051	93.200	5.277	26.970	1.851	28.415	1.627	101.388	7.782	20.093	1.536	113.836	7.897	13.670	954	528.609	38.148	
	Marzo	11.666	901	42.491	3.300	62.854	4.233	19.506	1.356	115.104	6.440	18.462	1.530	37.431	2.115	140.878	10.902	29.843	2.208	124.292	8.692	15.958	1.181	618.485	42.858	
	Aprile	10.136	800	50.777	3.892	61.866	4.156	14.167	968	109.754	6.189	14.028	1.116	29.644	1.814	125.125	9.587	25.563	1.732	155.029	10.621	17.648	1.255	613.677	42.130	
	Maggio	11.430	943	66.674	5.137	78.040	5.045	14.694	1.024	112.799	6.393	13.772	1.067	32.379	1.767	121.823	9.443	23.853	1.690	151.192	10.488	17.944	1.333	644.600	44.330	
	Giugno	9.177	735	61.285	4.884	79.086	5.238	15.877	1.140	118.459	6.559	12.374	974	24.845	1.520	95.696	7.861	16.554	1.289	143.811	9.849	15.700	1.193	592.864	41.242	
	Esercizio 1926-27 . . .	148.872	12.001	700.777	53.664	965.870	65.234	208.876	14.486	1.470.161	81.924	483.292	30.283	308.844	19.811	1.543.416	120.391	294.468	2.347	1.747.965	122.753	311.367	22.726	8.161.688	665.659	
	Esercizio 1925-26 . . .	154.996	16.452	787.686	60.345	994.651	63.300	173.462	12.667	1.430.994	83.170	368.214	25.797	76.316	5.551	968.102	75.245	281.046	22.240	1.839.437	124.989	219.178	19.730	7.296.082	509.486	

(1) Questi dati sono compresi nei prospetti generali del carico delle merci. — Allegati n. 29 e 30.

Traffico delle merci esportate sulle ferrovie estere (1).

ESERCIZI 1925-26 E 1926-27.

(Vedere Relazione pag. 211, Capo VI).

MESE	TRANSITO DI														TOTALE									
	Ventimiglia		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso		Brennero		S. Candido		Tavrisio		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.		
1926																								
Luglio . .	5.655	572	17.160	1.704	25.096	2.150	16.438	1.589	43.072	4.729	84.975	10.209	420	53	31.815	2.351	7.282	633	48.922	3.522	9.432	684	290.267	28.186
Agosto . .	8.220	729	15.267	1.663	16.232	1.610	14.174	1.453	37.145	4.100	48.384	6.402	291	47	25.132	1.920	6.339	533	52.889	3.735	10.364	727	234.437	22.925
Settembre . .	5.916	535	16.062	1.554	10.955	1.081	8.939	961	34.243	4.016	28.012	3.517	385	51	18.688	1.450	7.170	532	61.823	4.254	12.223	823	204.416	18.774
Ottobre . .	6.730	624	23.120	2.144	14.346	1.279	14.200	1.556	33.882	4.129	32.895	3.715	605	67	20.129	1.552	12.722	1.005	59.222	3.928	9.802	609	227.653	20.698
Novembre . .	6.041	571	24.546	2.225	9.786	1.088	9.491	1.110	29.954	3.473	24.570	2.479	384	49	18.934	1.461	11.062	886	61.895	4.159	11.056	815	207.719	18.316
Dicembre . .	5.403	522	18.212	1.728	11.206	1.036	12.812	1.281	28.868	3.655	23.809	2.300	409	58	26.395	2.012	7.823	608	63.656	4.586	7.256	551	205.879	18.337
1927																								
Gennaio . .	5.095	483	12.201	1.276	9.063	897	9.304	984	28.537	3.673	28.349	2.740	268	37	28.075	2.054	9.990	777	48.566	3.614	6.494	442	186.242	16.977
Febbraio . .	5.718	531	15.099	1.448	9.077	933	10.717	1.081	33.319	3.852	35.895	3.223	300	36	26.348	2.015	10.919	844	53.405	3.684	11.296	732	212.102	18.399
Marzo . .	5.261	504	16.204	1.720	13.029	1.230	15.183	1.626	38.513	4.119	42.312	4.477	381	41	29.939	2.312	14.546	1.069	64.486	4.485	5.191	364	245.045	21.980
Aprile . .	3.950	383	16.500	1.822	12.558	1.305	12.542	1.421	35.720	3.888	32.297	3.388	280	33	31.171	2.471	15.135	1.051	65.977	4.530	6.083	401	232.266	20.693
Maggio . .	3.684	368	16.438	1.736	8.693	1.025	8.777	1.105	42.091	4.106	41.852	3.690	215	29	42.569	3.300	20.383	1.473	84.467	5.592	3.153	221	272.322	22.645
Giugno . .	2.978	324	15.757	1.788	10.497	1.120	8.345	969	64.827	5.833	106.608	10.670	301	41	48.345	3.779	19.607	1.553	78.568	5.412	8.451	583	364.254	32.072
Esercizio 1926-27	64.661	6.106	206.606	20.808	160.838	14.764	140.922	16.136	460.171	49.673	529.868	66.810	4.248	545	347.540	26.707	142.978	10.980	744.169	51.501	100.831	7.042	2.882.572	260.002
Esercizio 1925-26	59.663	6.960	208.177	20.712	134.415	13.450	122.023	12.620	411.221	44.599	469.423	49.186	6.478	776	365.751	28.301	156.865	12.269	744.094	49.771	132.359	10.101	2.810.409	248.745

(1) Questi dati sono compresi nei prospetti generali del carico delle merci. Allegati n. 29 e 30.

Accidenti nel servizio e loro conseguenze.

ESERCIZIO 1926-27.

(Vedere Relazione pag. 229, Capo VI).

SPECIE DEGLI ACCIDENTI	1926-27		1925-26		PERSONE MORTE O FERITE				1926-27				1925-26			
	Linea a scartamento normale		Linea a scartamento ridotto		Linea a scartamento normale		Linea a scartamento ridotto		Linea a scartamento normale		Linea a scartamento ridotto		Linea a scartamento normale		Linea a scartamento ridotto	
	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti
Fuorviamenti di treni:																
lungo la linea	131	53	141	53	—	107	—	5	6	—	20	—	247	207	—	—
nelle stazioni	169	6	180	4	34	864	1	8	9	14	701	1	701	715	2	3
Totale	300	59	321	57	—	16	—	—	—	—	12	—	12	12	—	—
Investimenti ed urti:					11	156	—	—	—	—	16	—	139	156	1	1
lungo la linea	370	10	540	10	45	1.109	1	13	14	50	1.099	1	1.099	1.149	3	4
nelle stazioni	358	1	346	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
al passaggio } presenziati	70	—	70	—	0,038	0,941	—	—	—	—	0,044	—	0,968	1,012	—	—
} non presenz.	269	—	326	—	0,056	1,373	—	—	—	—	0,066	—	1,452	1,518	—	—
Totale	1.067	11	1.282	12	0,031	0,763	—	—	—	—	0,037	—	0,805	0,842	—	—
Diversi:																
sviamenti di locomotive e carrì in manovra	236	4	271	6	16	153	—	3	3	15	165	—	180	180	2	2
urti in manovra	298	1	303	—	39	301	—	—	—	37	180	—	217	217	1	1
incendi nei treni	47	1	53	3	—	12	—	—	—	1	12	—	13	13	—	—
incendi nelle stazioni	64	1	79	1	28	228	—	1	1	26	185	—	211	211	—	—
cadute di persone dai treni con danni	113	6	180	1	83	710	—	4	4	79	542	—	621	621	1	3
assai lanciati contro i treni con danni	246	—	221	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
aggressioni	3	—	3	1	5	37	—	1	1	16	40	—	66	66	—	—
altri attentati	29	—	27	—	202	497	—	2	2	217	246	—	463	463	3	4
suicidi tentati e consumati	339	—	287	—	—	3	—	—	—	3	1	—	4	4	—	—
Totale	1.375	13	1.424	12	233	618	—	3	3	254	343	—	697	697	3	4
Totale generale	2.742	85	3.027	81	286	339	—	—	—	253	34	—	287	287	—	—

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI DEL TRAFFICO DELLE FERROVIE DELLO STATO

ESERCIZIO 1926-27

Nota sulla determinazione dei prodotti per linea.

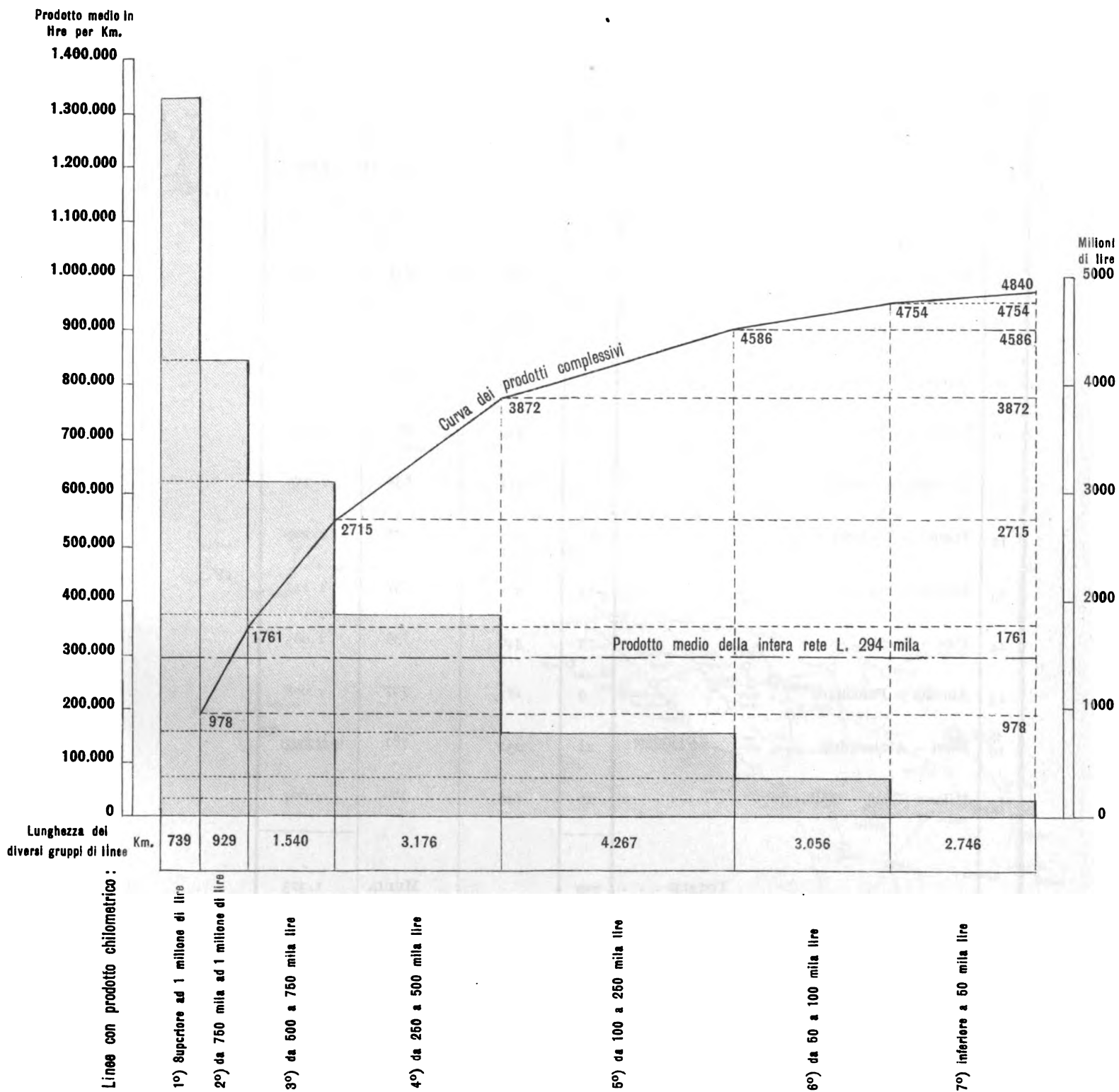
I prodotti per linea indicati nelle tabelle qui appresso riportate, sono stati determinati assegnando il prodotto medio delle unità di traffico di tutta la rete (prodotto per viaggiatore-chilometro e per tonnellata-chilometro di bagagli e di merci) alle unità di traffico che han percorso, nell'esercizio 1926-27, le diverse linee statistiche.

Per ottenere i viaggiatori-chilometro e le tonnellate-chilometro relativi alle diverse linee statistiche, queste sono state divise in tronchi opportunamente scelti: per ciascuno di questi tronchi si sono rilevati giornalmente i quantitativi di viaggiatori e delle tonnellate di bagagli e di merci trasportati sui diversi treni, e detti quantitativi sono stati moltiplicati per la lunghezza chilometrica di ciascun tronco.

Riassunto dei prodotti del traffico per gruppi di linee.

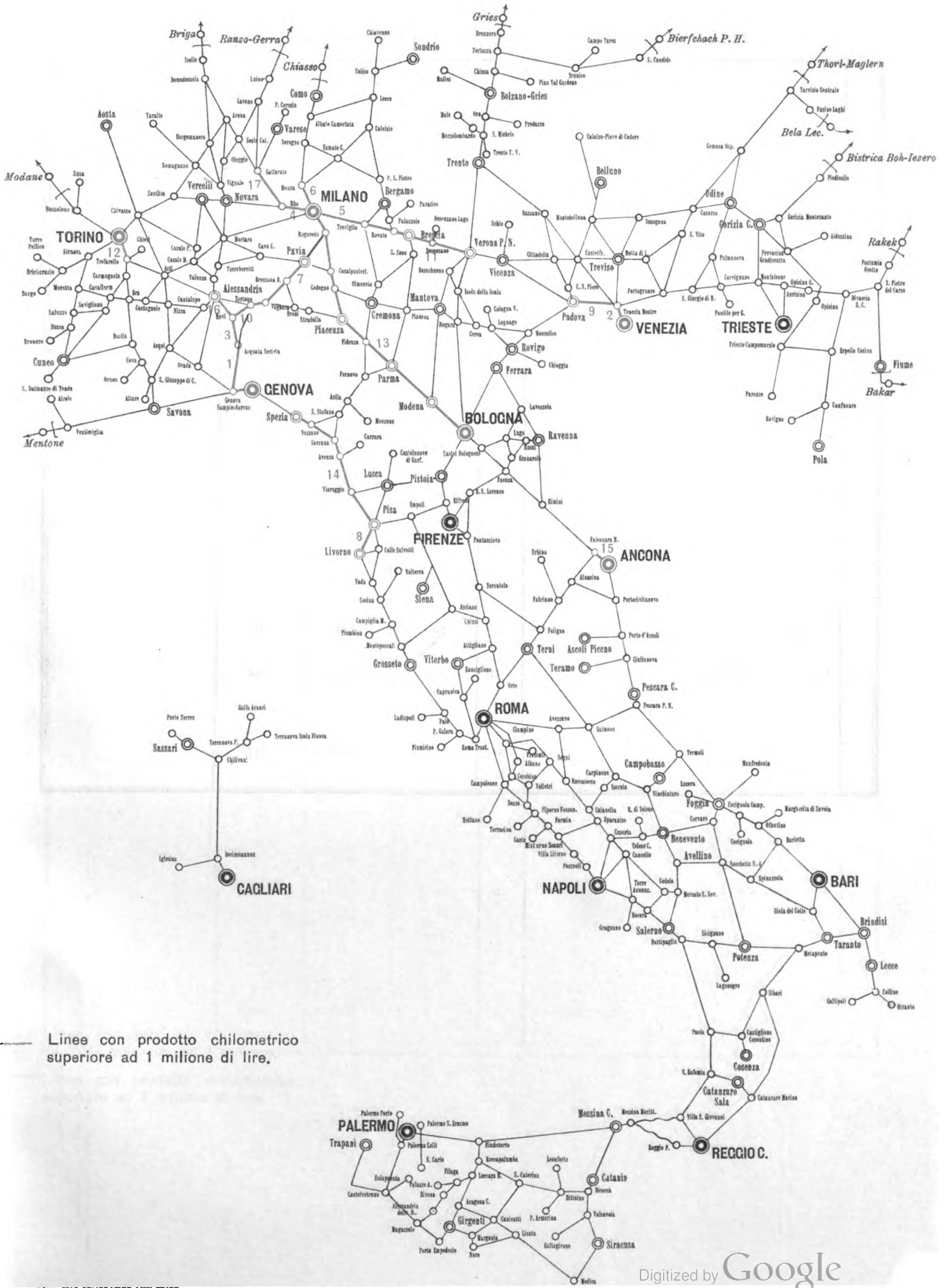
LINEE CON PRODOTTO CHILOMETRICO	Lunghezza Km.	Prodotto in migliaia di lire	
		Complessivo	Medio per Km.
1 — Superiore ad 1 milione di lire	739	977.985	1.323
2 — Compreso fra 750 mila ed 1 milione di lire	929	783.218	843
3 — Compreso fra 500 e 750 mila lire	1.540	954.125	620
4 — Compreso fra 250 e 500 mila lire	3.176	1.156.660	364
5 — Compreso fra 100 e 250 mila lire	4.267	664.234	156
6. — Compreso fra 50 e 100 mila lire	3.056	218.293	71
7 — Inferiore a 50 mila lire	2.746	85.605	31
TOTALE . . .	16.453	4.840.120	294

Ripartizione dei prodotti del traffico delle Ferrovie dello Stato Esercizio 1926-27



Linee con prodotto chilometrico superiore ad 1 milione di lire.

	LINEE	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			Osservazioni
			viaggiatori e bagagli	merci	Totale	
1	Genova - Arquata	43	775	1.791	2.566	Linea doppia a 4 binari
2	Venezia - Mestre	8	915	1.472	2.387	
3	Arquata - Novi	12	502	1.421	1.923	
4	Milano - Rho	14	975	827	1.802	
5	Milano - Treviglio	32	605	1.005	1.610	
6	Milano - Monza	13	574	828	1.402	
7	Milano - Pavia - Tortona	75	389	993	1.382	
8	Livorno - Pisa	19	398	902	1.300	
9	Mestre - Padova	29	483	808	1.291	
10	Tortona - Novi	19	359	901	1.260	
11	Treviglio - Verona	114	423	832	1.255	
12	Torino - Trofarello	13	573	624	1.197	
13	Milano - Bologna	215	365	757	1.122	
14	Pisa - Spezia	75	346	739	1.085	
15	Ancona - Falconara	9	281	797	1.078	
16	Novi - Alessandria	22	252	781	1.033	
17	Milano (Rho) - Gallarate	27	618	386	1.004	
	TOTALE	739		MEDIA	1.323	

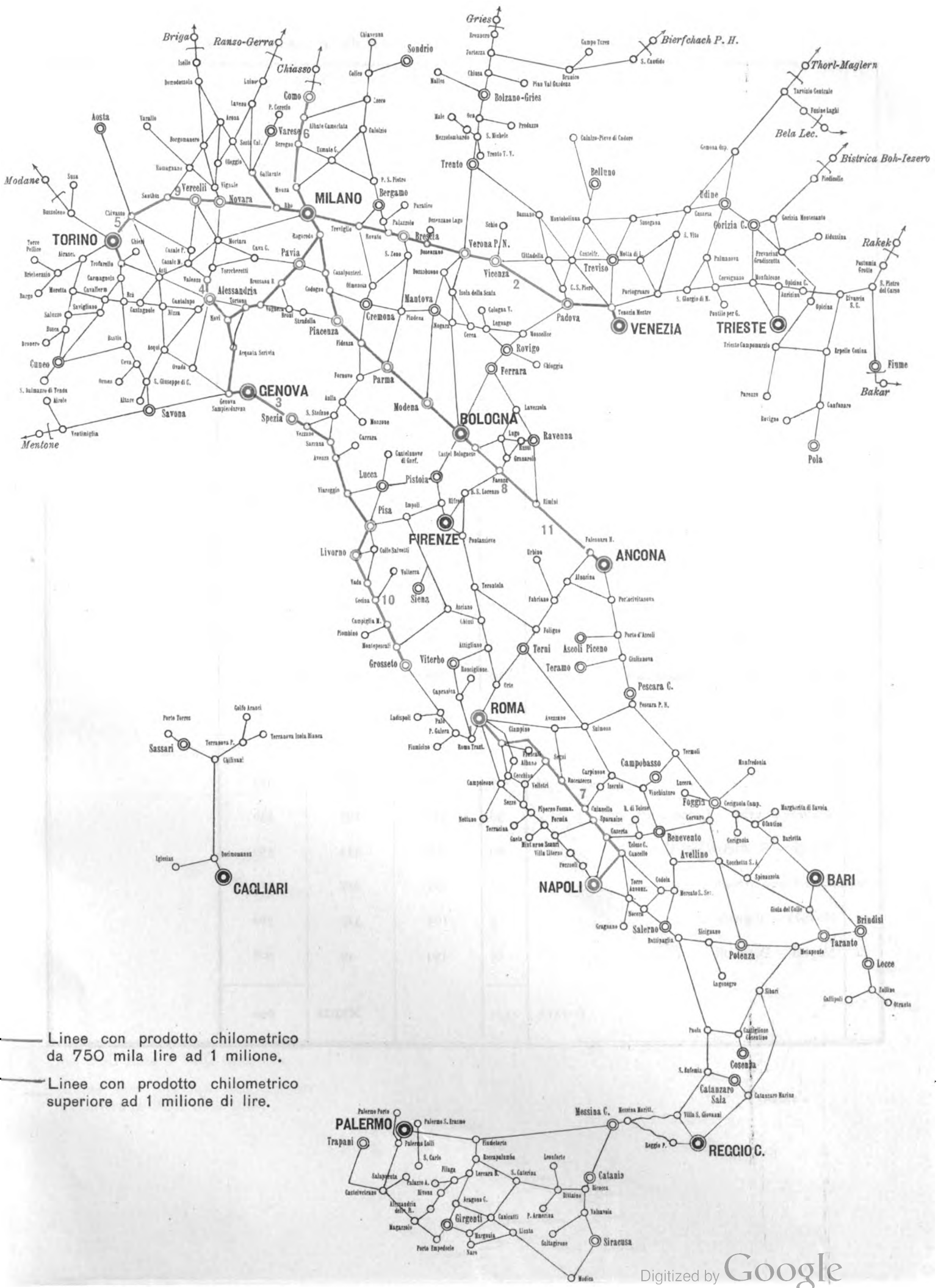


Linee con prodotto chilometrico superiore ad 1 milione di lire.

TABELLA II.

Linee con prodotto chilometrico da 750 mila ad 1 milione di lire.

	LINEE	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			Osservazioni
			viaggiatori e bagagli	merci	Totale	
1	Roma - Ciampino	14	470	503	973	
2	Verona - Padova	81	310	630	940	
3	Genova - Spezia	89	407	523	930	
4	Alessandria - Valenza	14	194	709	903	
5	Torino - Chivasso	28	445	455	900	
6	Milano (Monza) - Chiasso	38	238	634	872	
7	Ciampino - Cassino - Napoli	235	378	479	857	
8	Bologna - Rimini	111	253	574	827	
9	Milano (Rho) - Chivasso	107	358	440	798	
10	Livorno - Grosseto	128	242	524	766	
11	Falconara - Rimini	84	176	575	751	
	TOTALE	929		MEDIA	843	



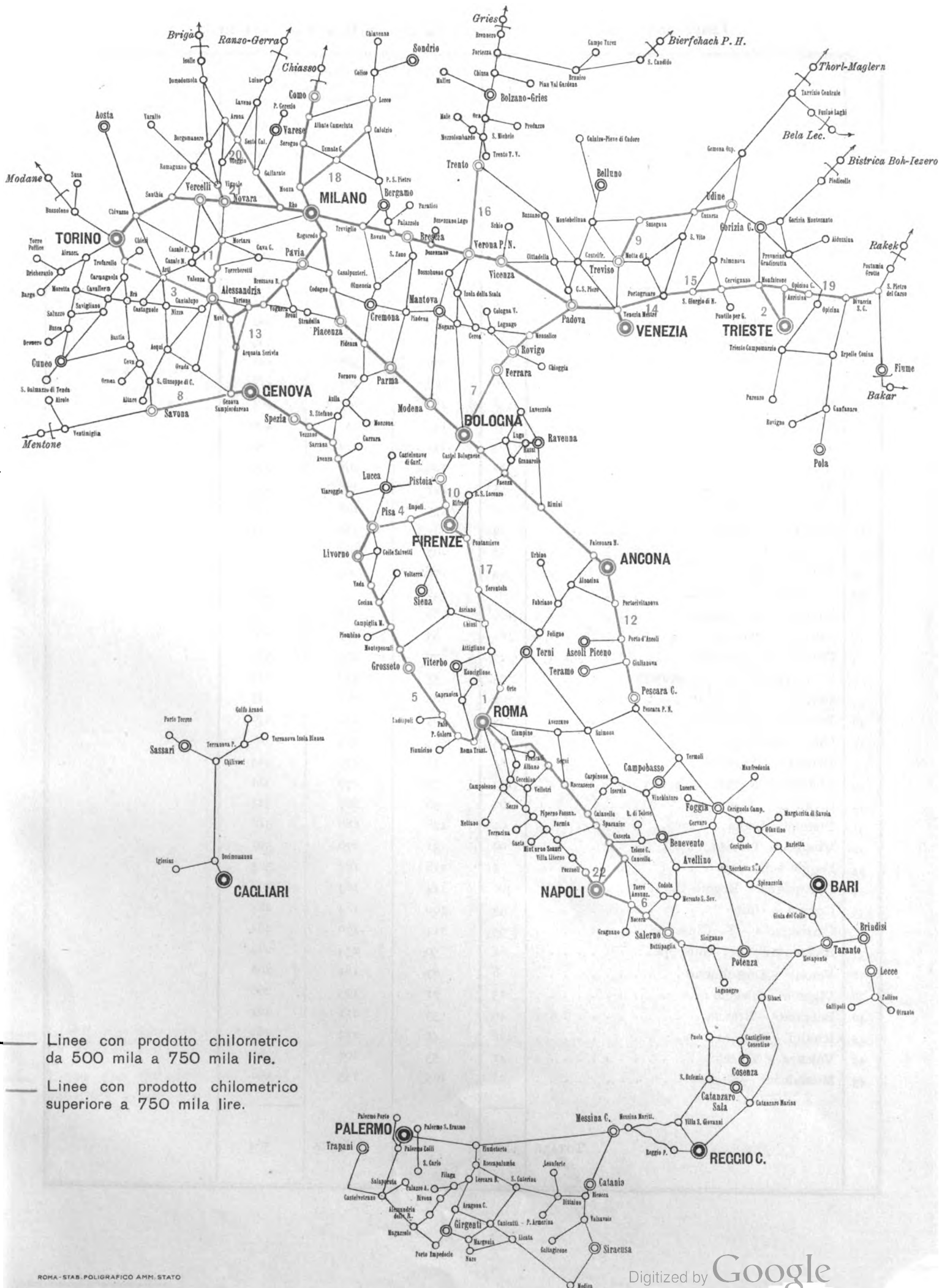
— Linee con prodotto chilometrico da 750 mila lire ad 1 milione.

— Linee con prodotto chilometrico superiore ad 1 milione di lire.

TABELLA III.

Linee con prodotto chilometrico da 500 mila a 750 mila lire.

	LINEE	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			Osservazioni
			viaggiatori e bagagli	merci	Totale	
1	Roma - Orte	83	378	352	730	
2	Trieste - Monfalcone	27	264	462	726	
3	Torino (Trofarello) - Alessandria	77	317	404	721	
4	Firenze - Pisa	78	270	432	702	
5	Roma - Grosseto	188	239	454	693	
6	Napoli - Battipaglia	73	337	349	686	
7	Bologna - Padova	123	225	435	660	
8	Genova - Savona	43	341	318	659	
9	Treviso - Casarsa - Udine	106	136	478	614	
10	Firenze - Pistoia	33	380	219	599	
11	Mortara - Valenza	28	117	461	578	
12	Ancona - Pescara	146	124	450	574	
13	Tortona - Arquata	25	230	331	561	
14	Venezia (Mestre) - Portogruaro	60	160	385	545	
15	Monfalcone - Portogruaro	58	150	394	544	
16	Verona - Trento	92	126	411	537	
17	Firenze - Chiusi	150	259	278	537	
18	Milano (Monza) - Lecco	38	337	193	530	
19	Trieste - S. Pietro del C.	69	106	453	559	
20	Gallarate - Arona	25	197	317	514	
21	Novara - Vignale	4	163	347	510	
22	Napoli - Pozzuoli	14	459	49	508	
	TOTALE	1540		MEDIA	620	

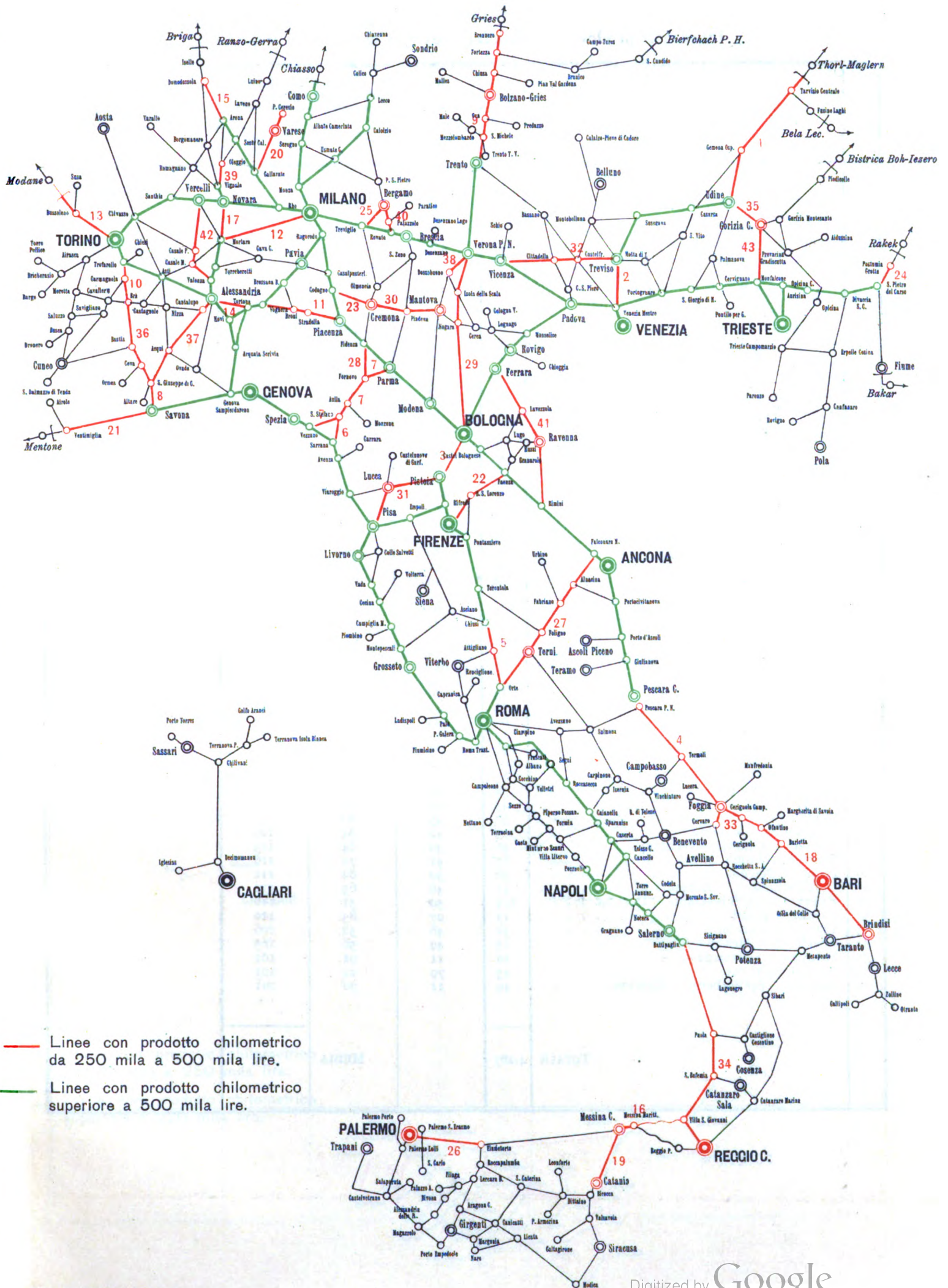


— Linee con prodotto chilometrico da 500 mila a 750 mila lire.
 — Linee con prodotto chilometrico superiore a 750 mila lire.

TABELLA IV.

Linee con prodotto chilometrico da 250 mila a 500 mila lire.

	LINEE	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			Osservazioni
			viaggiatori e bagagli	merci	Totale	
1	Udine - Tarvisio	94	59	431	490	
2	Mestre - Treviso	21	228	250	478	
3	Bologna - Pistoia	98	229	240	469	
4	Pescara - Foggia	176	96	368	464	
5	Chiusi - Orte	82	218	245	463	
6	S. Stefano - Sarzana	7	66	385	451	
7	Parma - Spezia	119	89	356	445	
8	S. Giuseppe - Savona	20	134	360	494	
9	Trento - Brennero	145	106	318	424	
10	Torino (Trofarello) - Carmagnola	16	208	204	412	
11	Voghera - Piacenza	58	109	295	404	
12	Mortara - Milano	51	143	257	400	
13	Torino - Modane	94	130	272	402	
14	Alessandria - Tortona	21	106	293	399	
15	Arona - Domodossola	55	121	278	399	
16	Messina - Villa S. Giovanni	8	130	268	398	
17	Novara - Mortara	24	74	320	394	
18	Foggia - Brindisi	233	127	264	391	
19	Messina - Catania	95	176	209	385	
20	Gallarate - P. Ceresio	31	342	33	375	
21	Savona - Ventimiglia	107	180	185	365	
22	Firenze - Faenza	101	83	277	360	
23	Cremona - Codogno	27	77	278	355	
24	S. Pietro del C. - Postumia	23	55	339	394	
25	Bergamo - Treviglio	22	182	161	343	
26	Palermo - Fiumetorto	43	164	172	336	
27	Orte - Falconara	203	105	223	328	
28	Fornovo - Fidenza	25	46	279	325	
29	Bologna - Revere - Verona	114	75	249	324	
30	Cremona - Mantova	62	56	267	323	
31	Pistoia - Lucca - Pisa	67	128	188	316	
32	Vicenza - Treviso	60	31	276	307	
33	Foggia - Cervaro	9	118	187	305	
34	Battipaglia - Reggio C.	400	114	184	298	
35	Gorizia - Udine	33	100	184	284	
36	Carmagnola - S. Giuseppe	95	114	170	284	
37	Alessandria - S. Giuseppe	82	50	234	284	
38	Verona - Dossobuono	8	87	181	268	
39	Vignale - Oleggio	13	71	195	266	
40	Bergamo - Brescia	49	53	211	264	
41	Rimini - Ferrara	122	41	222	263	
42	Valenza - Vercelli	41	53	208	261	
43	Monfalcone - Gorizia	22	105	155	260	
	TOTALE	3.176		MEDIA	364	



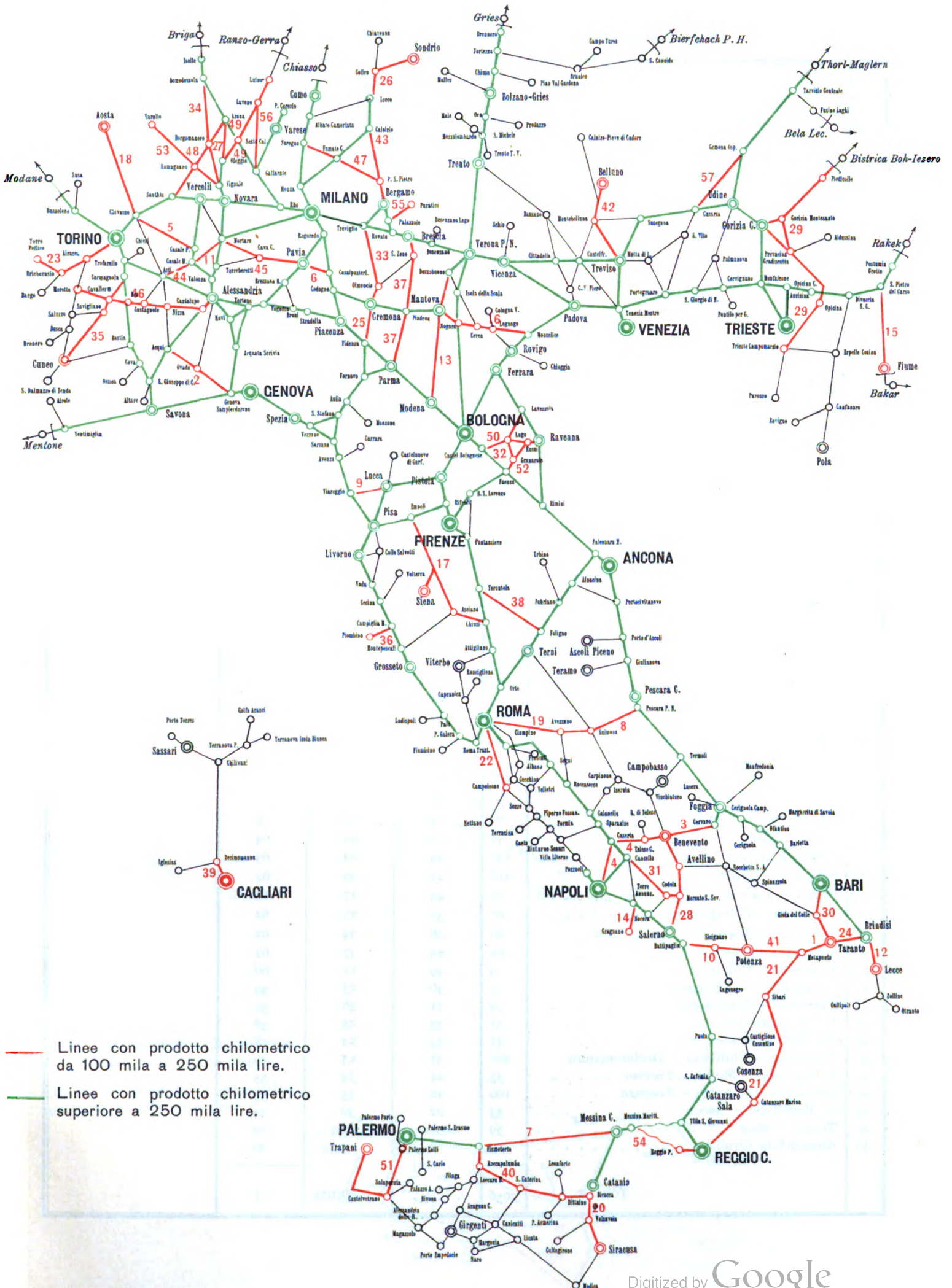
— Linee con prodotto chilometrico da 250 mila a 500 mila lire.

— Linee con prodotto chilometrico superiore a 500 mila lire.

TABELLA V.

Linee con prodotto chilometrico da 100 mila a 250 mila lire.

	LINEE	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			Osservazioni
			viaggiatori e bagagli	merci	Totale	
1	Metaponto - Taranto	43	56	192	248	
2	Acqui - Genova	58	115	122	237	
3	Cervaro - Benevento	93	95	140	235	
4	Benevento - Napoli	96	123	110	235	
5	Chivasso - Casale	48	52	175	227	
6	Pavia - Codogno	46	38	171	209	
7	Messina - Palermo (Fiumetorto)	188	94	111	204	
8	Pescara C. - Sulmona	67	81	118	199	
9	Viareggio - Lucca	22	104	93	197	
10	Battipaglia - Potenza	91	63	128	191	
11	Mortara - Casale	28	39	144	183	
12	Brindisi - Lecce	38	79	97	176	
13	Dossobuono - Modena	89	57	114	171	
14	Torre A. - Gragnano	10	153	15	168	
15	S. Pietro del C. - Fiume	55	51	114	165	
16	Mantova - Monselice	84	25	140	165	
17	Empoli - Siena - Chiusi	156	45	117	162	
18	Chivasso - Aosta	98	70	91	161	
19	Sulmona - Roma	172	86	75	161	
20	Catania - Siracusa	86	87	74	161	
21	Metaponto - Reggio	429	34	124	158	
22	Roma - Campoleone	34	110	49	159	
23	Torino - Torre Pellice	54	104	54	158	
24	Taranto - Brindisi	69	42	115	157	
25	Cremona - Fidenza	34	27	128	155	
26	Sondrio - Colico - Lecco	79	88	67	155	
27	Arona - Oleggio	19	41	113	154	
28	Mercato S. Severino - Salerno	18	29	122	151	
29	Trieste - Piedadolle	110	26	120	146	
30	Bari - Taranto	114	64	85	149	
31	Benevento - Avellino - Canello	103	52	97	149	
32	Lavezzola - Granarolo	30	14	133	147	
33	Treviglio - Cremona	65	52	88	140	
34	Vignale - Domodossola	85	44	94	138	
35	Carmagnola - Cuneo	58	94	44	138	
36	Campiglia - Piombino	14	30	108	138	
37	Brescia - Parma	91	41	94	135	
38	Terontola - Foligno	82	52	82	134	
39	Decimomannu - Cagliari	17	73	59	132	
40	Catania - S. Caterina X. - Palermo (Fiumetorto)	198	70	62	132	
41	Potenza - Metaponto	107	41	90	131	
42	Belluno - Treviso	85	57	72	129	
43	Lecco - Bergamo	33	38	89	127	
44	Casale - Asti	45	45	80	125	
45	Mortara - Pavia	37	45	80	125	
46	Alessandria - Moretta	113	42	84	126	
47	Seregno - Usmate - Bergamo	40	39	84	123	
48	Santhià - Arona	65	41	75	116	
49	Luino - Oleggio	50	30	82	112	
50	Castelbolognese - Ravenna	41	46	65	111	
51	Palermo - Castelvetro - Trapani	194	59	51	110	
52	Faenza - Russi	17	27	83	110	
53	Vignale - Varallo	50	48	58	106	
54	Reggio P. - Messina P.	15	49	56	105	
55	Paratico - Palazzolo	10	11	91	102	
56	Luino - Gallarate	45	79	22	101	
57	Gemona - Spilimbergo - Casarsa	49	11	90	101	
	TOTALE	4.267		MEDIA	156	

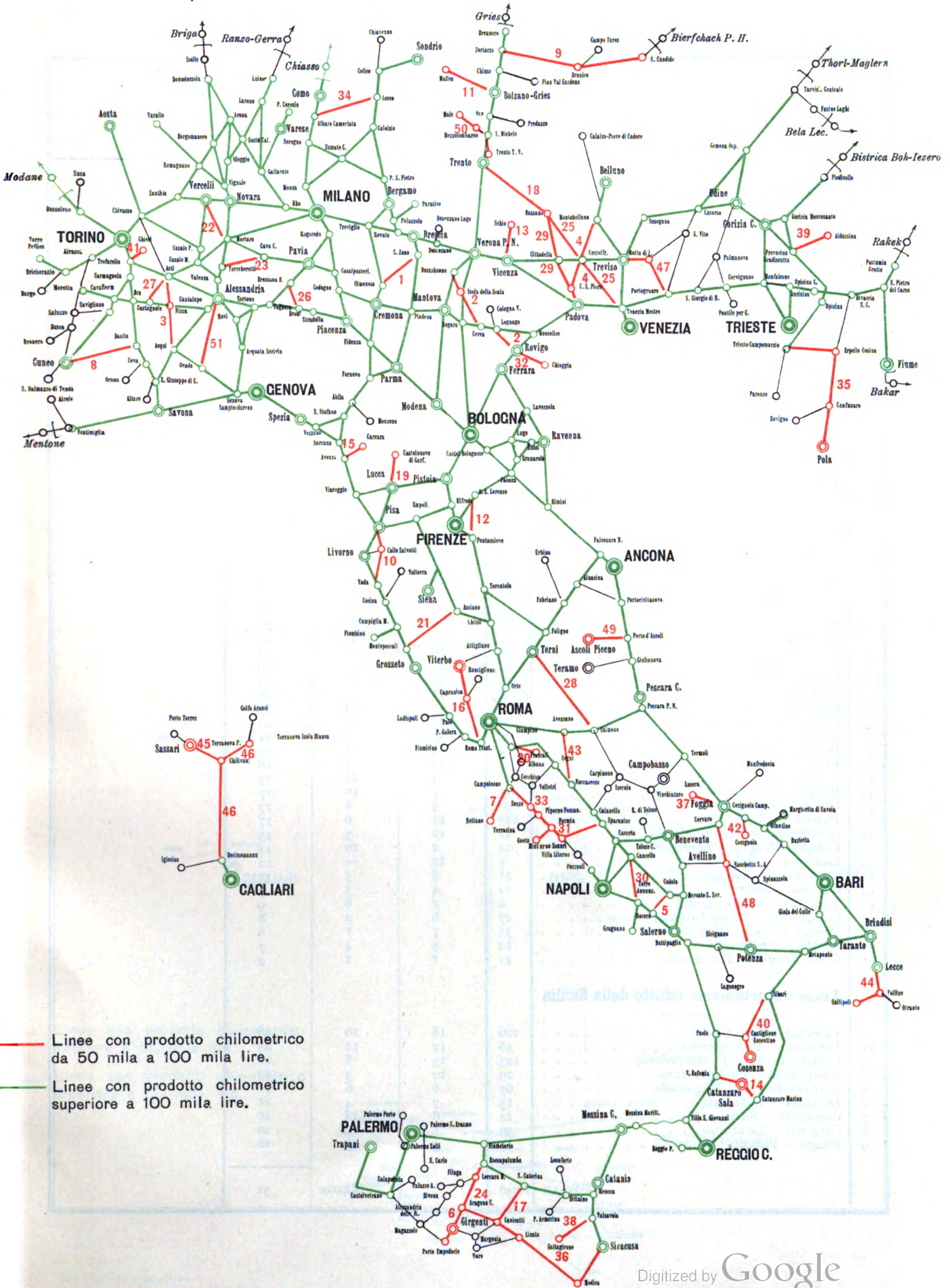


- Linee con prodotto chilometrico da 100 mila a 250 mila lire.
- Linee con prodotto chilometrico superiore a 250 mila lire.

TABELLA VI.

Linee con prodotto chilometrico da 50 mila a 100 mila lire.

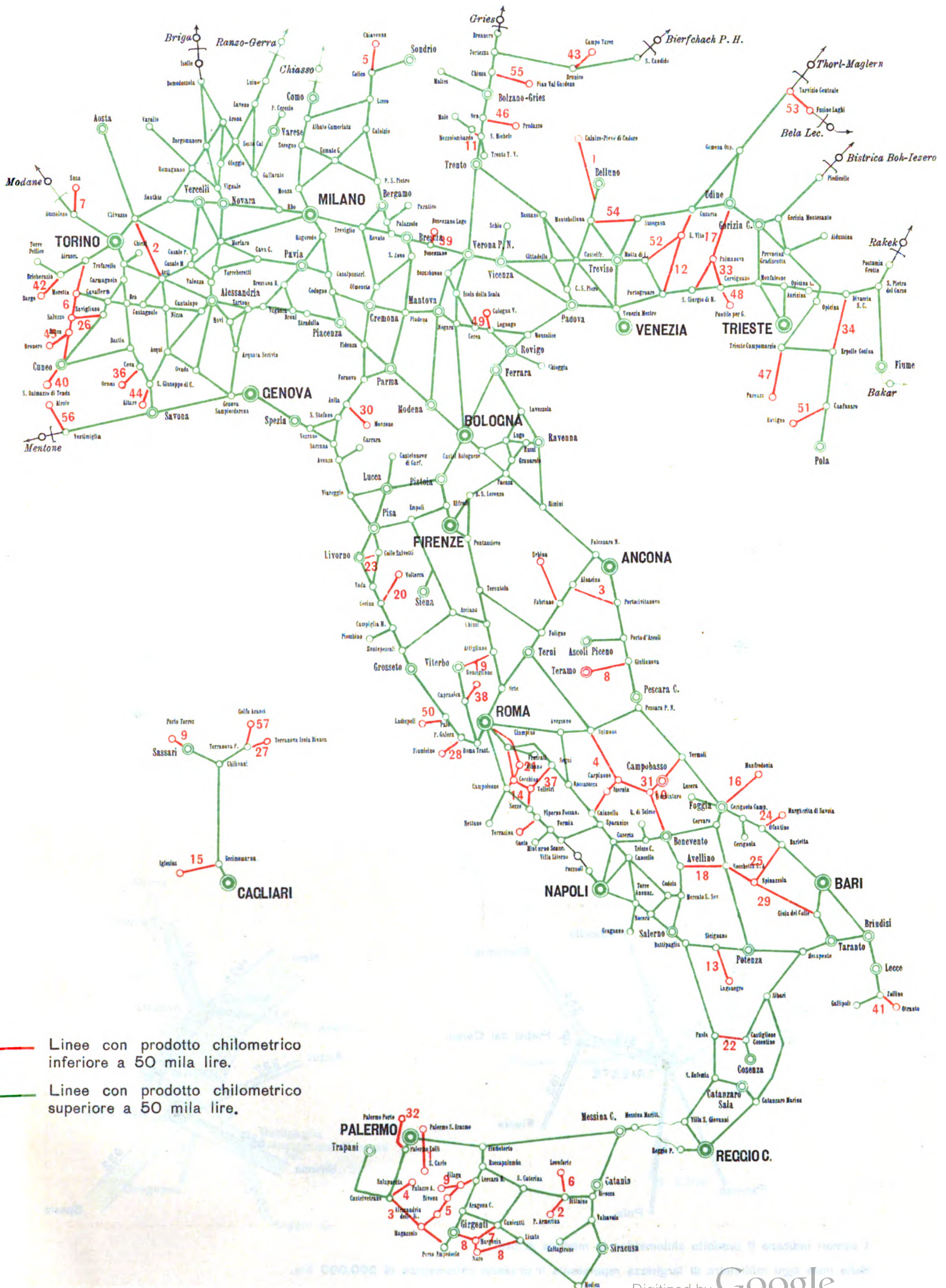
	LINEE	Lunghezza Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			Osservazioni
			viaggiatori e bagagli	merci	Totale	
1	Brescia - Cremona	50	42	57	99	
2	Dossobuono - Rovigo	90	30	68	98	
3	Asti - Acqui	45	42	56	98	
4	Montebelluna - Camposampiero - Padova .	46	46	52	98	
5	Nocera - Codola	4	36	60	96	
6	Aragona C. - P. Empedocle	20	40	54	94	
7	Campoleone - Nettuno	23	76	18	94	
8	Bastia - Cuneo	36	36	58	94	
9	S. Candido - Fortezza	64	34	58	92	
10	Pisa - Cecina	51	18	73	91	
11	Bolzano - Malles	91	52	39	91	
12	Borgo S. Lorenzo - Pontassieve	33	4	83	87	
13	Schio - Vicenza	31	45	41	86	
14	S. Eufemia - Catanzaro	46	42	43	85	
15	Carrara Città - Carrara Avenza	4	9	74	83	
16	Roma - Viterbo	96	53	29	82	
17	Licata - Canicatti - S. Caterina X.	81	34	48	82	
18	Trento - Bassano	96	42	39	81	
19	Lucca - Castelnuovo Garfagnana	40	40	37	77	
20	Ciampino - Frascati	10	68	7	75	
21	Asciano - Grosseto	96	15	59	74	
22	Vercelli - Mortara	28	35	38	73	
23	Pavia - Torreberetti	43	29	43	72	
24	Canicatti - Aragona C. - Roccapalumba .	84	35	36	71	
25	Bassano - Mestre	52	44	27	71	
26	Bressana Bottarone - Broni	13	35	34	69	
27	Asti - Castagnole	20	29	41	70	
28	Terni - Sulmona	163	29	41	70	
29	Bassano - Camposampiero	30	32	36	68	
30	Caucello - Castellammare	37	9	59	68	
31	Gaeta - Sparanise	59	33	35	68	
32	Rovigo - Chioggia	56	30	35	65	
33	Campoleone - Formia	99	34	31	65	
34	Como - Lecco	41	20	44	64	
35	Pola - Erpelle - Trieste	130	39	24	63	
36	Siracusa - Licata	218	25	39	64	
37	Foggia - Lucera	19	45	17	62	
38	Valsavoia - Caltagirone	67	37	25	62	
39	Gorizia - Aidusina	26	28	34	62	
40	Sibari - Cosenza	69	25	37	62	
41	Trofarello - Chieri	9	49	11	60	
42	Cerignola C. - Cerignola	7	36	23	59	
43	Avezzano - Roccasecca	79	21	38	59	
44	Lecce - Gallipoli	53	33	25	58	
45	Chilivani - Sassari	47	34	24	58	
46	Terranova - Chilivani - Decimomannu . .	267	31	25	56	
47	Portogruaro - Motta - Treviso	53	21	34	55	
48	Cervaro - Rocchetta - Potenza	109	20	35	55	
49	S. Benedetto - Ascoli	33	22	30	52	
50	Trento - Malè	59	39	11	50	
51	Alessandria Ovada	33	27	23	50	
	TOTALE	3.056		MEDIA	71	



— Linee con prodotto chilometrico da 50 mila a 100 mila lire.
 — Linee con prodotto chilometrico superiore a 100 mila lire.

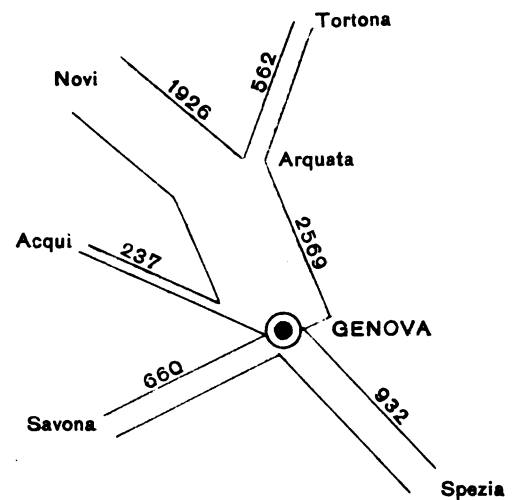
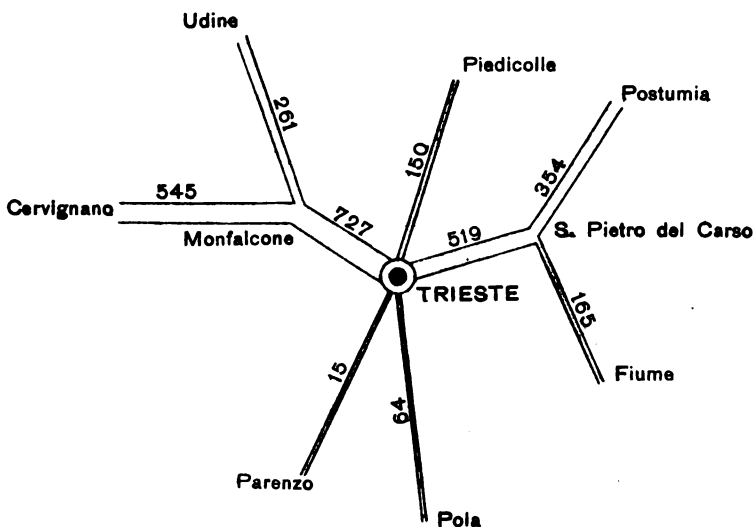
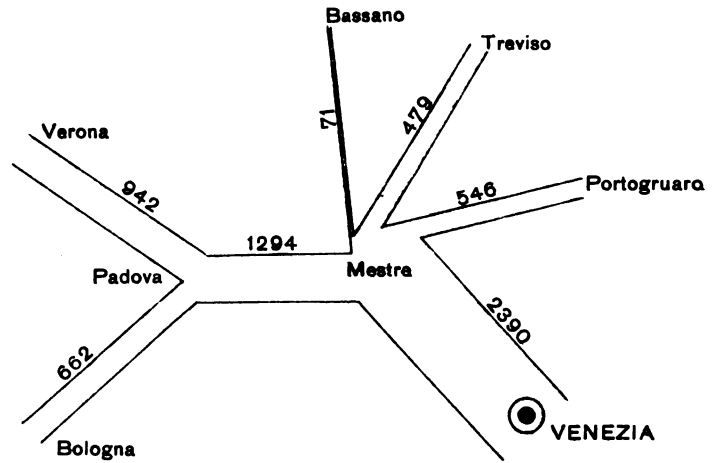
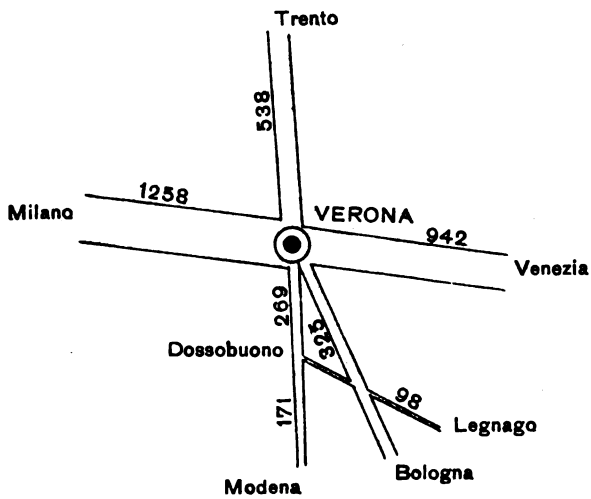
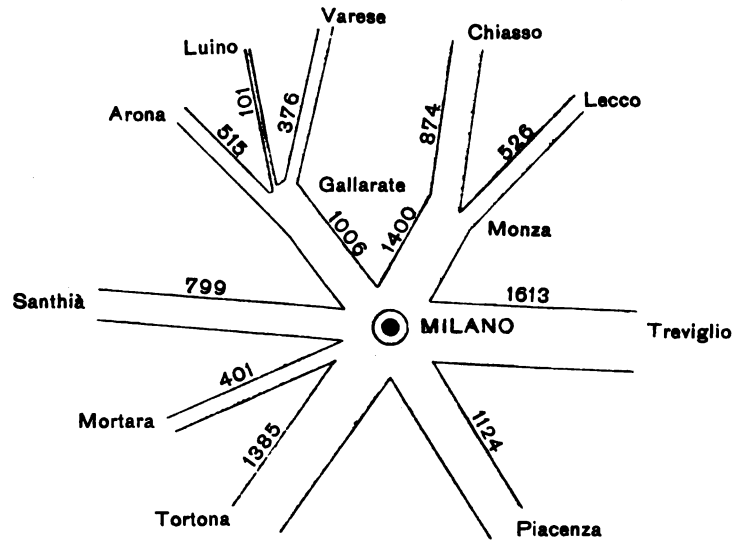
Linee con prodotto chilometrico inferiore a 50 mila lire.

	LINEE	Lunghezza K.m.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			Osservazioni
			viaggiatori e bagagli	merci	Totale	
1	Calalzo - Belluno	45	25	23	48	
2	Chivasso - Asti	51	22	26	48	
3	Portocivitanova - Fabriano	95	23	25	48	
4	Sulmona - Isernia - Caianello	174	23	24	47	
5	Chiavenna - Colico	26	22	23	45	
6	Airasca - Cuneo	66	20	25	45	
7	Susa - Bussoleno	7	37	8	45	
8	Giulianova - Teramo	25	29	15	44	
9	Sassari - Porto Torres	19	23	21	44	
10	Termoli - Benevento	171	22	21	43	
11	S. Michele - Mezzolombardo	3	—	43	43	
12	Casarsa - Portogruaro	21	9	33	42	
13	Sicignano - Lagonegro	78	16	26	42	
14	Ciampino - Velletri - Terracina	106	24	17	41	
15	Decimomannu - Iglesias	38	23	17	40	
16	Foggia - Manfredonia	36	25	15	40	
17	Udine - Palmanova - S. Giorgio N.	29	21	18	39	
18	Rocchetta S. Antonio - Avellino	119	16	23	39	
19	Viterbo - Attigliano	39	13	22	35	
20	Cecina - Volterra	37	14	20	34	
21	Roma - Albano - Nettuno	67	25	8	33	
22	Paola - Cosenza	35	29	4	33	
23	Livorno - Colle Salvetti	17	15	17	32	
24	Ofantino - Margherita di S.	5	11	21	32	
25	Barletta - Spinazzola	66	17	15	32	
26	Savigliano - Saluzzo	15	19	12	31	
27	Terranova P. - Terranova I. B.	4	15	16	31	
28	Fiumicino - Pontegalerà	11	27	4	31	
29	Rocchetta - Spinazzola - Gioia del Colle	139	13	17	29	
30	Aulla - Monzone	17	18	11	29	
31	Campobasso - Isernia	58	17	12	29	
32	Porto di Palermo - Palermo Lolli	10	—	29	29	
33	Cervignano - Palmanova	10	12	16	28	
34	Divaccia - Erpelle	12	5	23	28	
35	Fabriano - Urbino	79	10	17	27	
36	Ceva - Ormea	35	11	15	26	
37	Velletri - Segni	23	11	14	25	
38	Ronciglione - Capranica	8	21	5	26	
39	Desenzano - Desenzano Lago	4	—	25	25	
40	Cuneo - S. Dalmazzo	58	13	11	24	
41	Zollino - Otranto	28	16	8	24	
42	Bricherasio - Barge	12	14	5	19	
43	Brunico - Campo Tures	15	14	4	18	
44	S. Giuseppe - Altare	6	4	13	17	
45	Busca - Dronero	12	7	10	17	
46	Ora - Predazzo	50	9	8	17	
47	Parenzo - Trieste C.	123	11	6	17	
48	Cervignano - Pontile Grado	12	12	3	15	
49	Cologna Veneta - Legnago	14	2	10	12	
50	Ladispoli - Palo	1	12	—	12	
51	Canfanaro - Rovigno	21	6	5	11	
52	Casarsa - Motta	32	4	5	9	
53	Tarvisio - Fusine Laghi	8	1	8	9	
54	Conegliano - Montebelluna	27	6	2	8	
55	Chiusa V. G. - Plan V. G.	31	7	1	8	
56	Airole - Ventimiglia	12	3	4	7	
57	Golfo Aranci - Terranova	21	1	1	2	
Linee a scartamento ridotto della Sicilia						
1	Palermo - San Carlo	106	18	10	28	
2	Dittaino - P. Armerina	36	12	11	23	
3	Castelvetrano - P. Empedocle	123	13	8	21	
4	Salaparuta - Castelvetrano	29	10	3	13	
5	Lercara Bassa - Migazzolo	67	6	6	12	
6	Dittaino - Leonforte	15	7	4	11	
7	Canicatti - Naro	14	8	2	10	
8	Girgenti - Licata	59	8	2	10	
9	Filaga - Palazzo Adriano	14	5	5	10	
TOTALE		2.746		MEDIA	31	



- Linee con prodotto chilometrico inferiore a 50 mila lire.
- Linee con prodotto chilometrico superiore a 50 mila lire.

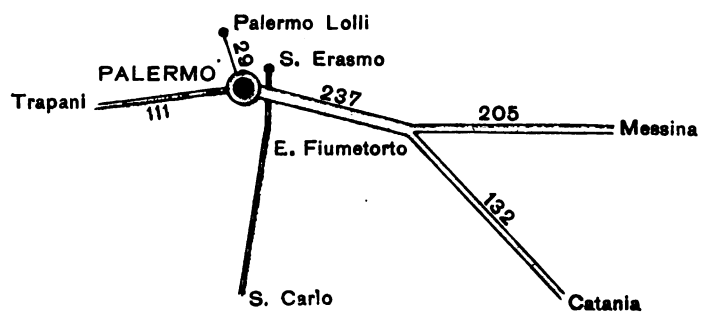
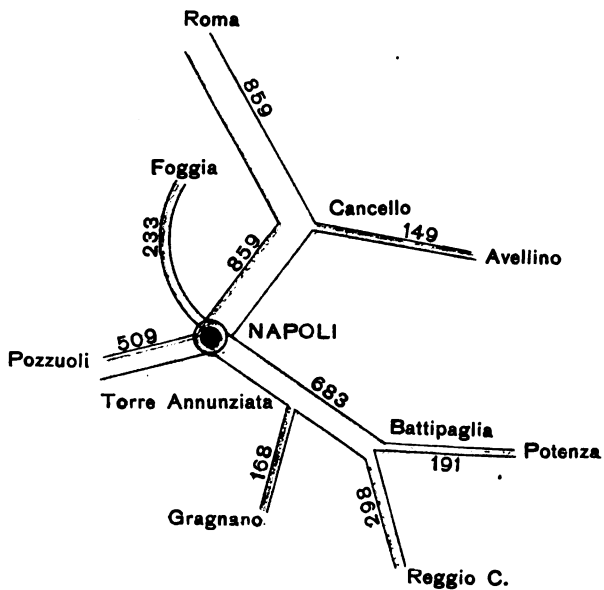
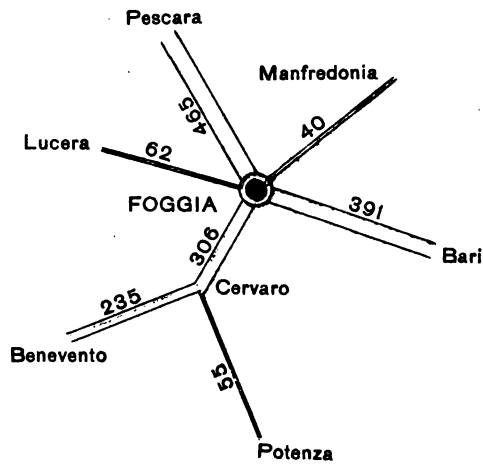
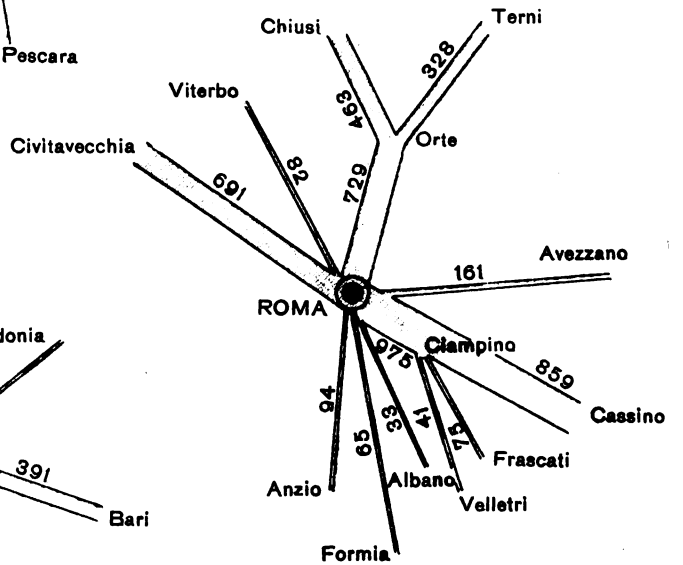
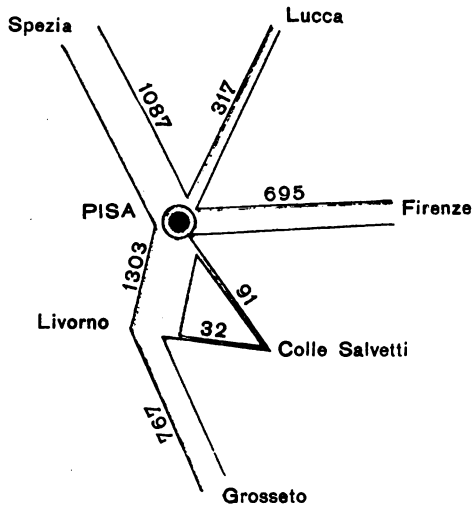
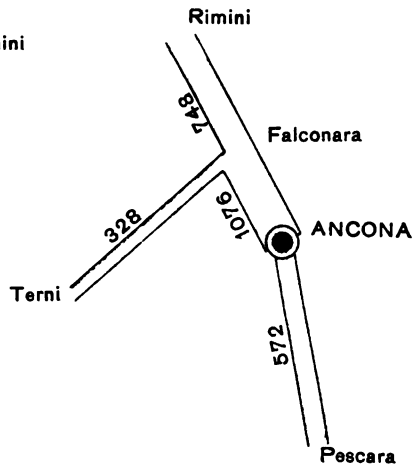
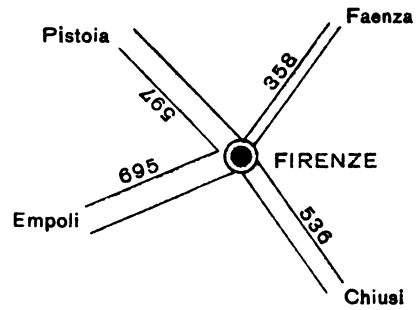
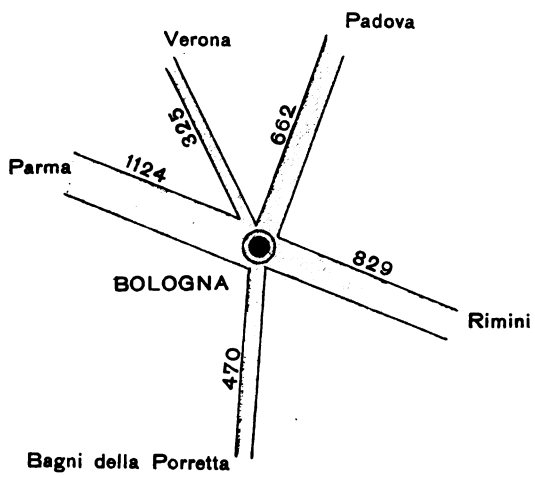
IRRAGGIAMENTO DEL TRAFFICO DAI



I numeri indicano il prodotto chilometrico in migliaia di lire

Nelle linee ogni millimetro di larghezza rappresenta il prodotto chilometrico di 200.000 lire.

PRINCIPALI CENTRI FERROVIARI



QUANTITÀ COMPLESSIVA DI PERSONALE ADDETTO
ALL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO

1922



221.171

1923



203.672

1924



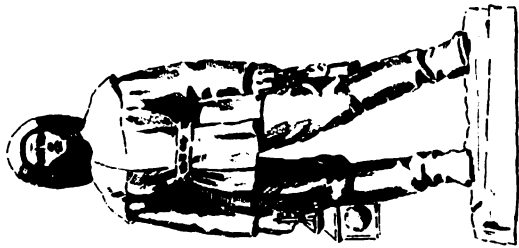
171.716

1925



175.054

1926



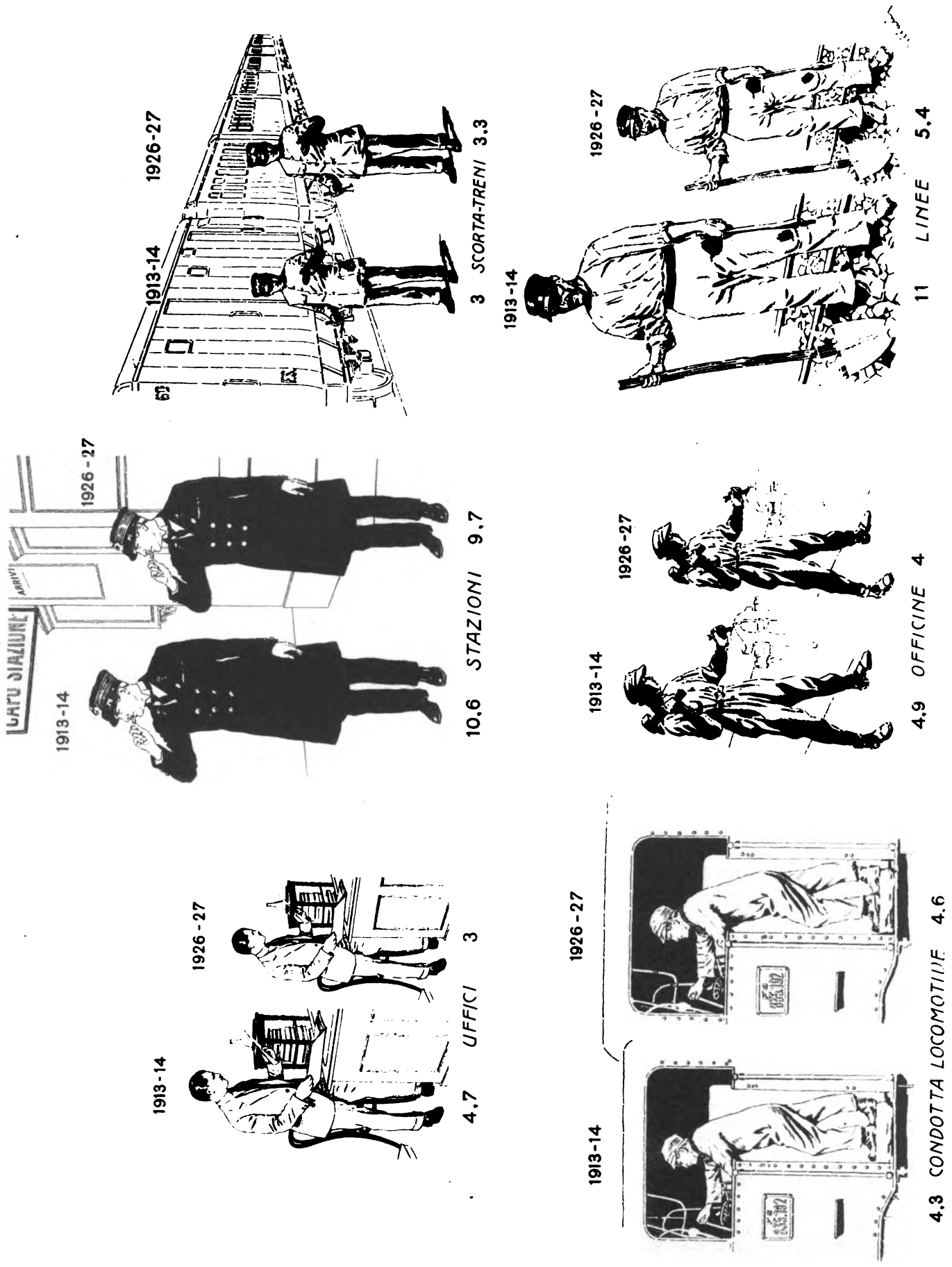
170.477

30-6-1927



167.747

QUANTITÀ DI AGENTI DELLE DIVERSE CATEGORIE
PER OGNI MILIONE DI ASSI-CHILOMETRO DI VEICOLI



PERCENTUALE DI AGENTI GIORNALMENTE
FUORI SERVIZIO PER MALATTIA
E PER INFORTUNI

1914



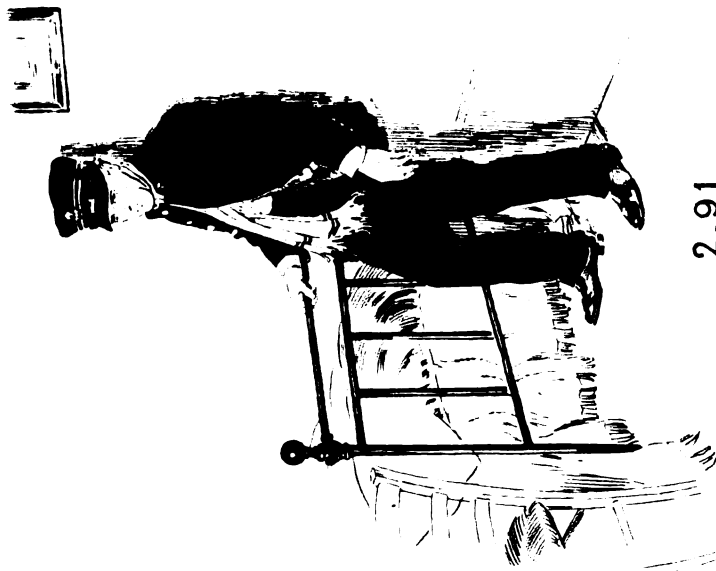
3.32

1921



5.27

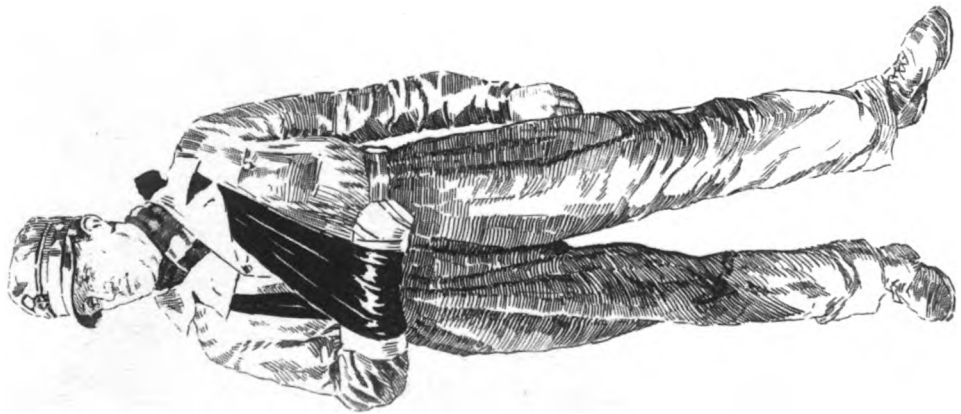
1926



2.91

INFORTUNI SUL LAVORO A SENSI DI LEGGE
(QUANTITÀ ANNUALE DI CASI PER OGNI 100 AGENTI)

1914



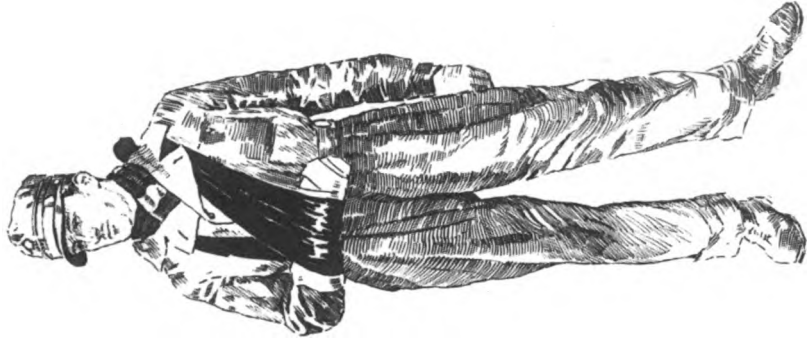
14,4

1921



17,6

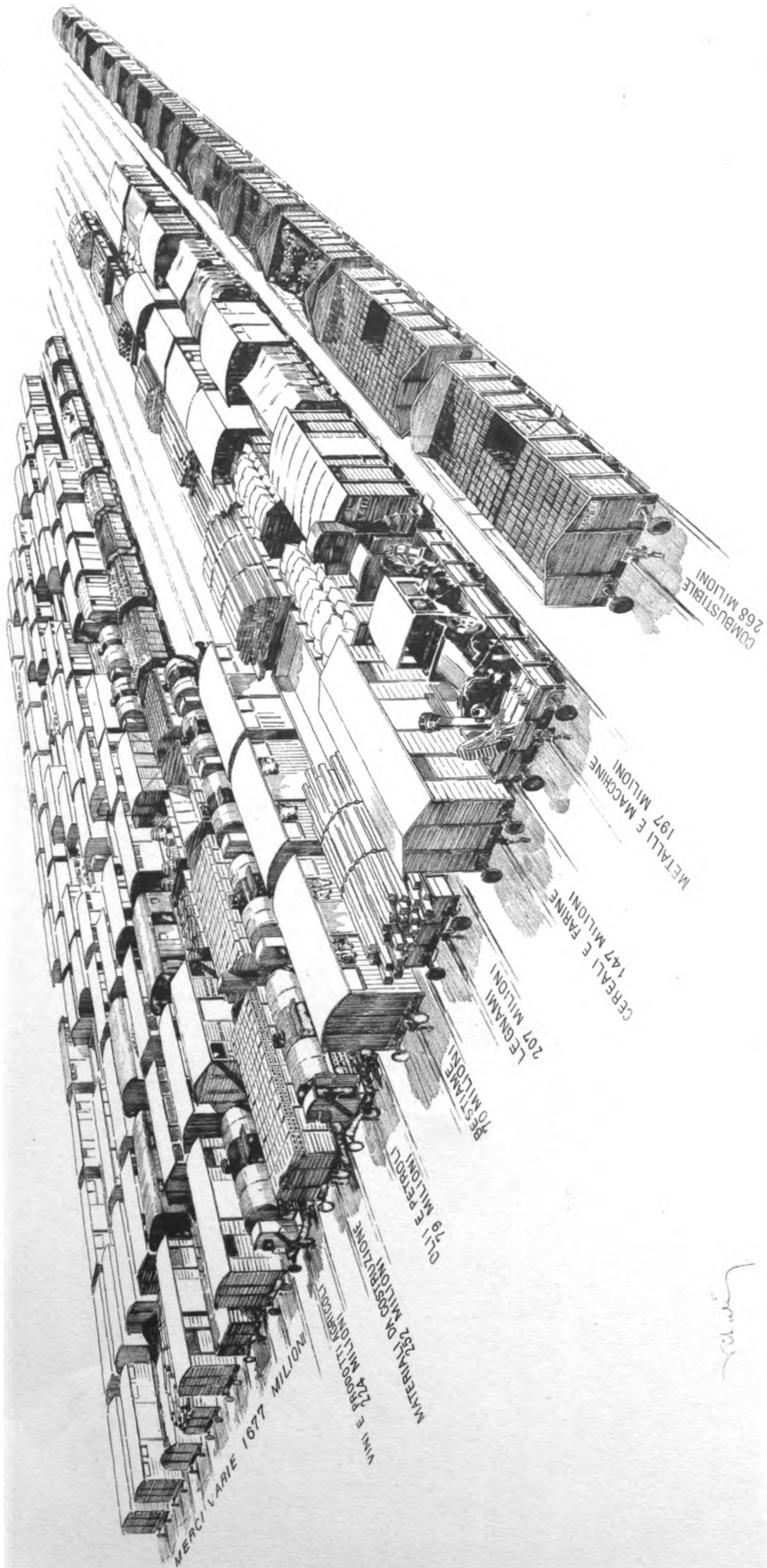
1926



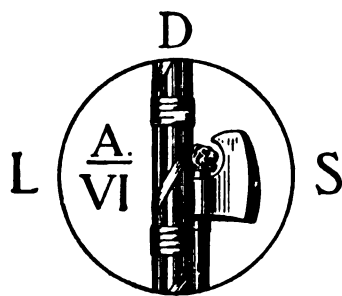
9,7

RIPARTIZIONE DEL PRODOTTO DELLE MERCI
FRA LE LORO DIVERSE CATEGORIE

(3121 MILIONI)



Poligrafico
Cont. St



LEGATORIA DI LIBRI
P. CICCIONECCIO
Borgo Vittorio, 26
ROMA

