



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 guida 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.

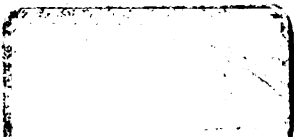
ATTI
UFFICIALI

14

5

LIBRERIA

1875



25
11
2

Atti Uff. 14-5

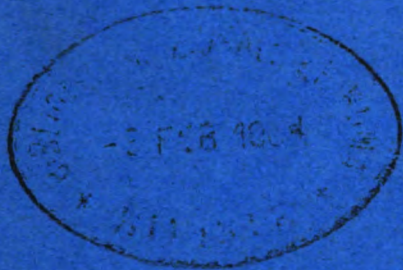


MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

RELAZIONE □ □ □ □ □ □

PER L'ANNO FINANZIARIO 1932-33



14/5



16 stampa

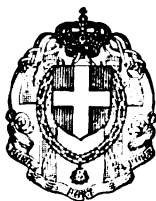
ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1933 - ANNO XII

BIBLIOTECA
NAZIONALE
VITT. EMAN.

ATTI
UFFICIALI

14

5



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO



RELAZIONE
PER L'ANNO FINANZIARIO 1932-33

ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1933 - ANNO XII

Roma, novembre 1933 - Anno XII.

ECCELLENZA,

Ho l'onore di presentare all'E. V. la relazione sull'andamento delle Ferrovie dello Stato e delle Gestioni speciali per l'esercizio 1932-33.

I risultati finanziari sono stati sfavorevolmente influenzati dalla persistente riduzione dei prodotti del traffico, e dall'aumento di alcuni oneri che gravano fortemente sull'Azienda ferroviaria, quali il contributo per le pensioni e quello derivante dalle spese patrimoniali.

Debbo rilevare che si sono potute ottenere nuove riduzioni nelle spese d'esercizio nonostante che, per la sempre crescente concorrenza, si sia cercato di trasformare il servizio ferroviario per renderlo rispondente alle moderne esigenze, col migliorare la rapidità e la frequenza dei mezzi di comunicazione.

Questo programma di trasformazione e di perfezionamento dell'esercizio ferroviario, secondo le direttive di V. E., avrà sempre maggiore sviluppo con la rapida estensione della trazione elettrica sulle linee principali e dell'impiego sulle linee secondarie delle automotrici leggere con motore a scoppio.

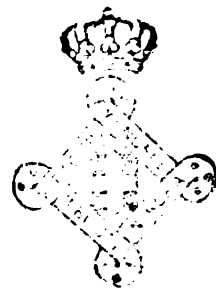
Nel campo amministrativo si continuerà a snellire maggiormente l'organizzazione, in modo da adattarla sempre più alle esigenze di una impresa industriale.

IL DIRETTORE GENERALE

VELANI

A S. E. COSTANZO CIANO CONTE DI CORTELLAZZO

MINISTRO DELLE COMUNICAZIONI



Roma, novembre 1933 - Anno XII.

SIGNOR DIRETTORE,

Centottantasette milioni di nuove economie nelle spese d'esercizio, seimiladuecento agenti in meno dell'anno scorso rappresentano lo sforzo costante dell'Amministrazione per fronteggiare la particolare situazione, nella quale si dibattono le nostre come tutte le altre ferrovie.

Come era inevitabile, le economie dell'esercizio non sono bastate a compensare le maggiori spese non strettamente legate all'esercizio stesso, (pensioni, accantonamenti, interessi e ammortamenti) e sopra tutto la diminuzione di ben 471 milioni nelle entrate.

Per diminuire nell'avvenire questo squilibrio debbono convergere gli sforzi assidui ed intelligenti di tutti, nell'aggiornamento della struttura tecnica ed economica dei trasporti ferroviari.

IL MINISTRO

CIANO

AL CAV. DI GR. CR. ING. LUIGI VELANI

DIRETTORE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

R O M A

INDICE

INTRODUZIONE	Pag. XXXIII
CAPO I. — ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA.....	I
1. Provvedimenti legislativi. — 2. Organi supremi dell'Amministrazione. — 3. Contratti. — 4. Riforme dei servizi. — 5. Sistema d'esercizio con dirigente unico e centrale. — 6. Cessione all'industria privata di ferrovie secondarie. — 7. Milizia ferroviaria. — 8. Partecipazione ai lavori di Enti e Commissioni nazionali ed internazionali. — 9. Partecipazioni a Congressi nazionali ed internazionali. — 10. Partecipazione ad esposi- zioni e fiere. — 11. Propaganda turistica. — 12. Concorso abbellimento stazioni ed altri impianti.	
CAPO II. — RISULTATI FINANZIARI.....	17
1. Premessa. — 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 spese e loro raffronto. — 9. Spese di personale. — 10. Spese di combustibile per la locomozione a vapore. — 11. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — 12. Spese per la manu- tenzione del materiale rotabile. — 13. Spese per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — 14. Altre spese ordinarie. — 15. Spese complementari. — 16. Spese di esercizio ordinarie e comple- mentari per unità di lunghezza e di traffico. — 17. Spese accessorie. — 18. Coefficiente di esercizio. — 19. Spese straordinarie.	
<i>Situazione patrimoniale.</i> — 20. Conto generale del patrimonio. — 21. Li- quidazione generale.	
Tabella I (Coefficienti d'esercizio dall'anno finanziario 1909-10 in poi).	
Tabella II (Coefficienti d'esercizio per gli anni finanziari 1932-33 e 1931-32).	



CAPO III. — PERSONALE Pag. 35

1. Consistenza del personale al 30 giugno 1933. — 2. Quantitativo medio di personale impiegato durante l'esercizio 1932-33. — 3. Spese di personale. — 4. Assuntorie e appalti. — 5. Assunzioni, nomine in prova ed a stabile. — 6. Avanzamenti, promozioni e cambi di qualifica. — 7. Aspettative. — 8. Cessazione dal servizio. — 9. Provvedimenti disciplinari. — 10. Sussidi ad agenti e ad Istituti d'educazione. — 11. Istruzione professionale del personale. — 12. Fondo pensioni e sussidi. — 13. Opera di previdenza. — 14. Fondazione « Vittorio Emanuele III ». — 15. Fondazione « Elena di Savoia ». — 16. Case economiche per i ferrovieri. — 17. Cooperative edilizie ferroviarie. — 18. Mutui al personale. — 19. Fondo di garanzia per le cessioni.

CAPO IV. — LINEE ED IMPIANTI 61

Lunghezza della rete. — 1. Lunghezza reale e media della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato. — 2. Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto. — 3. Lunghezza totale delle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato. — 4. Lunghezza delle linee di proprietà dello Stato.

Sorveglianza delle linee. — 5. Sistemazione del servizio di vigilanza. — 6. Sistemazione dei passaggi a livello.

Manutenzione ordinaria delle linee e dei fabbricati. — 7. Manutenzione totalitaria. — 8. Revisione dell'armamento. — 9. Massicciata. — 10. Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni. — 11. Spese per la manutenzione.

Manutenzione straordinaria delle linee. — 12. Spese.

Rinnovamento e rafforzamento binari. — 13. Spese per rinnovamenti, rifacimenti e rafforzamenti dei binari. — 14. Programma generale di sistemazione degli armamenti. — 15. Saldatura delle rotaie.

Nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi e officine in conto aumento patrimoniale. — 16. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti. — 17. Espropriazioni ed asservimenti. — 18. Raddoppiamento di binari. — 19. Sistemazioni e miglioramenti alle linee ed alle opere d'arte e ponti. — 20. Ampliamento e sistemazione delle stazioni e delle fermate. — 21. Ampliamento e sistemazione di magazzini, officine, depositi locomotive, depositi combustibili, squadre di rialzo, ecc. — 22. Impianti di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento, ecc. — 23. Impianti nuovi e sistemazione di impianti esistenti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, di sicu-

rezza e telegrafonici. — 24. Impianto meccanismi speciali elettrici. — 25. Case cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitori del personale di macchina e dei treni. — 26. Costruzione di case economiche per i ferrovieri.

Impianti di illuminazione. — 27. Illuminazione degli uffici e delle stazioni. — 28. Illuminazione treni. — 29. Illuminazione elettrica delle locomotive. — 30. Illuminazione elettrica dei segnali.

Impianti di elettrificazione. — 31. Impianti entrati in funzione nell'esercizio 1932-33. — 32. Consistenza degli impianti al 30 giugno 1933. — 33. Impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.

Officine e cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni. — 34. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — 35. Cantiere iniezione legname di Livorno e treno cantiere mobile. — 36. Cantieri di riparazione materiale metallico di armamento.

Notizie varie. — 37. Appalti e contratti. — 38. Controversie con gli appaltatori. — 39. Liquidazione di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio. — 40. Incendi. — 41. Concessioni diverse. — 42. Vendite, permuta ed acquisti. — 43. Consegne dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — 44. Affitti attivi e passivi. — Proventi diversi.

Progetti e lavori che vengono eseguiti per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — 45. Progetti e costruzione di nuovi edifici postali e telegrafici. — 46. Case economiche per i postelegrafici. — 47. Impianti elettrici per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

CAPO V. — TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE..... Pag. 83

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

Trazione elettrica. — 7. Traffico delle linee a trazione elettrica e relativo consumo di energia. — 8. Inconvenienti nel servizio con trazione elettrica.

Dotazione di materiale rotabile. — 9. Consistenza del parco delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1933. — 10. Veicoli a scartamento normale e ridotto non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. — 11. Radiazioni e alienazioni. — 12. Costruzione di nuovi rotabili. — 13. Nuove ordinazioni passate durante il 1932-33. — 14. Quantità media di locomotive ed automotrici atte al servizio.

Manutenzione. — 15. Quantità di locomotive ed automotrici fuori servizio per riparazione. — 16. Quantità di veicoli fuori servizio per riparazioni. — 17. Riparazione delle locomotive ed automotrici nei 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 grandi officine della Amministrazione. — 23. Riparazione dei veicoli nelle officine private. — 24. Costo unitario delle riparazioni e delle trasformazioni.

Studi ed esperimenti. — 25. Miglioramenti alle locomotive a vapore. — 26. Migliorie alle locomotive elettriche. — 27. Automotrici leggere. — 28. Carrelli di manovra con motore a scoppio. — 29. Studi di nuovi veicoli e miglioramenti a quelli esistenti. — 30. Miglioramenti in genere nel servizio di trazione.

CAPO VI. — TRAFFICO Pag. 111

Servizio viaggiatori e bagagli. — 1. Entità traffico viaggiatori. — 2. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — 3. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori. — 4. Prodotto del servizio viaggiatori. — 5. Entità del prodotto del servizio bagagli. — 6. Treni viaggiatori ordinari. — 7. Servizi speciali treni viaggiatori. — 8. Pellegrinaggi per l'Anno Santo. — 9. Servizi con carrozze letto della Compagnia internazionale W. L. — 10. Prenotazione posti.

Servizio merci. — 11. Entità del traffico merci. — 12. Percorrenza dei treni merci e dei carri. — 13. Prodotto del servizio merci. — 14. Ripartizione del traffico merci. — 15. Traffico delle stazioni di confine. — 16. Traffico ai porti. — 17. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. — 18. Trasporti derrate. — 19. Trasporti vinicoli. — 20. Trasporti di agrumi. — 21. Trasporti fiori freschi. — 22. Trasporti di bestiame vivo e disinfezione carri. — 23. Campagna saccarifera. — 24. Campagna bacologica. — 25. Carri disponibili per il traffico. — 26. Carico medio per asse e portata carri. — 27. Ciclo medio dei carri sulla rete F. S. — 28. Percorso medio per trasporto. — 29. Carico medio per giorno lavorativo. — 30. Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata. — 31. Utilizzazione treni merci. — 32. Treni merci rapidi per inoltro carri completi. — 33. Treni rapidi collettame. — 34. Impiego locomotive di manovra. — 35. Trasporti merci con treni viaggiatori.

Trasporti speciali. — 36. Trasporti militari. — 37. Trasporti postali. — 38. Binari di raccordo e accessi speciali.

Accidenti nel servizio. — 39. Accidenti nel servizio e loro conseguenze.

CAPO VII. — SERVIZI COMMERCIALI..... Pag. 133

Concorrenza e acquisizione di traffici. — 1. Traffico dei viaggiatori. — 2. Treni popolari. — 3. Traffico delle merci. — 4. Istituto Nazionale Trasporti. — 5. Servizio dei colli espressi e dei bagagli 'a domicilio. — 6. Servizio di collegamento ferroviario-automobilistico per il trasporto delle merci. — 7. Impiego delle casse mobili. — 8. Traffici internazionali. — 9. Traffici adriatici.

Tariffe. — 10. Servizi interni per viaggiatori e bagagli. — 11. Concessioni eccezionali. — 12. Agenzie viaggiatori in Italia ed all'estero. — 13. Servizi internazionali per viaggiatori, bagagli e colli espressi. — 14. Servizio merci interno e cumulativo italiano. — 15. Servizi merci diretti internazionali.

Servizi cumulativi e diversi. — 16. Servizi cumulativi e di corrispondenza. — 17. Servizi portuali e lacuali. — 18. Servizio doganale. — 19. Contenzioso. — 20. Indennizzi per danni alle persone. — 21. Indennizzi per anomalità nei trasporti delle cose. — 22. Esercizio dei caffè, ristoratori e concessioni varie. — 23. Controllo dei prodotti.

CAPO VIII. — SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI..... 151

Approvvigionamenti. — 1. Considerazioni generali sul mercato delle forniture. — 2. Notizie generali sulle forniture. — 3. Spese incontrate per gli acquisti. — 4. Approvvigionamento e scorte dei carboni. — 5. Legna ed altri combustibili nazionali. — 6. Combustibili liquidi, lubrificanti e materiali di uso affine. — 7. Materiali metallici per armamento, per servizio d'acqua e per meccanismi. — 8. Legnami d'armamento, traverse di ferro, pali di legno (per telegrafo, telefono, ecc.) e materiali di linea. — 9. Materiale rotabile, autoveicoli, macchinari di officina e pezzi di ricambio. — 10. Materiali da lavoro, di esercizio e di consumo. — 11. Cancelleria, stampati e tipolitografia. — 12. Gestione copertoni da carri. — 13. Gestione vestiario. — 14. Magazzini e movimenti delle scorte. — 15. Approvvigionamenti e servizi di magazzino per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — 16. Gestione speciale viveri « La Provvida ».

Aziende dell'Albania. — 17. Azienda speciale autonoma per ricerche petrolifere e per lo sfruttamento dei boschi in Albania.

R. Istituto sperimentale. — 18. Organizzazione e attività della Sezione ferroviaria. — 19. Studi e prestazioni speciali.

Servizi sanitari. — 20. Personale sanitario. — 21. Visite sanitarie. — 22. Morbosità complessiva. — 23. Morbosità da cause comuni. — 24. Infortuni. — 25. Malaria. — 26. Quiescenze. — 27. Igiene e malattie in-

fettive. — 28. Distribuzione dei mezzi di soccorso. — 29. Spese per il servizio sanitario (Assistenza medica, farmaceutica, ospitaliera, cure speciali, forniture di protesi e mezzi di soccorso).

Esercizio della rete a scartamento ridotto della Sicilia. — 30. Lunghezza. — 31. Materiale rotabile. — 32. Servizio dei treni. — 33. Percorrenza dei treni e consumo dei combustibili. — 34. Personale. — 35. Risultati finanziari. — 36. Servizio delle navi-traghetto attraverso lo Stretto di Messina.

Dopolavoro ferroviario. — 37. Organizzazione. — 38. Stampa e propaganda. — 39. Attività assistenziale. — 40. Agraria. — 41. Educazione e cultura. — 42. Sport e ricreazione.

Servizi contabili, finanziari e di riscontro. — 43. Servizi contabili e finanziari. — 44. Riscontro della Corte dei conti.

ALLEGATI.

N.		Pag.	
1.	Conto generale del patrimonio al 30 giugno 1933.....	198	
»	2. Liquidazione generale.....	200	»
»	3. Dimostrazione degli elementi costitutivi del patrimonio netto dell'Azienda e loro variazione nel 1932-33.....	202	»
»	4. Attività di natura industriale.....	203	»
»	5. Mezzi diversi d'esercizio.....	204	»
»	6. Situazione delle scorte dei magazzini e dei materiali in corso di regolarizzazione.....	205	»
»	7. Situazione dei fondi di riserva per le spese complementari e varie.....	206	»
»	8. Bilancio 1932-33. Conto delle entrate e delle spese ordinarie al netto.....	208	»
»	9. Elenco delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria.....	210	»
»	10. Sviluppo, per articoli, dei capitoli delle entrate e delle spese 1932-33, compresi i residui, e confronto col 1931-32.....	216	»
»	11. Riassunto dei prodotti del traffico.....	230	»
»	12. Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.....	231	»
»	13. Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1933, per spese di carattere patrimoniale.....	233	»
»	14. Situazione generale del personale al 30 giugno 1933.....	236	»
»	15. Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.....	238	»
»	16. Lunghezza della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1933.....	240	»

N. 17. Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio.....	Pag.	241
» 18. Elenco dei raddoppiamenti di binari attivati, in corso o approvati nell'esercizio 1932-33.....	»	243
» 19. Elenco delle opere d'arte in muratura e cemento armato, ultimate e in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.....	»	245
» 20. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici, ultimati al 30 giugno 1933.....	»	247
» 21. Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.....	»	249
» 22. Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.....	»	252
» 23. Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc.	»	257
» 24. Elenco dei nuovi impianti per servizio d'acqua, ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.....	»	260
» 25. Consistenza del parco delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1933.....	»	265
» 26. Situazione del parco delle Ferrovie dello Stato a scartamento normale al 30 giugno 1933.....	»	266
» 27. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale F. S. ed ai loro apparecchi speciali. Confronto delle situazioni al 30 giugno 1905, al 30 giugno 1932 e al 30 giugno 1933.....	»	268
» 28. Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici elettriche a scartamento normale ed ai loro apparecchi speciali al 30 giugno 1932 ed al 30 giugno 1933.....	»	269
» 29. Costruzione di locomotive.....	»	270
» 30. Costruzione di veicoli.....	»	271
» 31. Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1932 ed al 30 giugno 1933.....	»	272
» 32. Locomotive ed automotrici riparate nelle officine e nei depositi delle ferrovie dello Stato e nelle officine private.....	»	273
» 33. Veicoli riparati nelle officine e nelle squadre rialzo delle ferrovie dello Stato e nelle officine private.....	»	274
» 34. Consumo di combustibili, materie di ungimento e di illuminazione per locomotive a vapore a scartamento normale e relativa spesa. Esercizio 1932-33.....	»	275
» 35. Consumo di materie di ungimento e di illuminazione per locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa. Esercizio 1932-33.....	»	276
» 36. Consumo di combustibili, materie di ungimento e di illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa. Esercizio 1932-33.....	»	277
» 37. Percorrenze dei treni e dei veicoli. Esercizio 1932-33.....	»	280

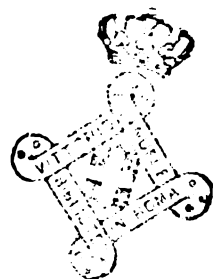
N. 38. Percorrenza complessiva per linea statistica dei treni a trazione elettrica (già compresa nell'allegato 37).	<i>Pag.</i>	282
» 39. Percorrenza delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche, a nafta ed automobili su rotaie sull'intera rete esercitata. Esercizio 1932-33.	»	283
» 40. Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro per l'esercizio 1932-33.	»	287
» 41. Specificazione delle quantità e prodotto degli abbonamenti e delle carte di autorizzazione. Esercizio 1932-33.	»	288
» 42. Traffico viaggiatori nell'anno 1932 diviso per Compartimento.	»	289
» 43. Carico complessivo per Compartimento, di merci e bestiame. Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14.	»	290
» 44. Carico complessivo per mese di merci e bestiame. Esercizi 1932-33 e 1931-32.	»	292
» 45. Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1932-33 e quello dell'esercizio precedente per Compartimento	»	294
» 46. Utilizzazione dei carri utili al traffico sulla rete a scartamento normale. Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14.	»	295
» 47. Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro ed intensità media chilometrica del traffico merci. Esercizi dal 1905-06 al 1932-33.	»	296
» 48. Carico complessivo per compartimento e per mese. Esercizio 1932-33.	»	297
» 49. Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico. Esercizio 1932-33	»	306
» 50. Quantità dei carri di uva, mosto, vino e recipienti vuoti caricati durante le campagne vendemmiali. Anni dal 1923 al 1932 e 1913.	»	311
» 51. Quantità dei carri di agrumi caricati in Sicilia e in Calabria. Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14.	»	312
» 52. Movimento complessivo delle merci nei porti. (Riassunto). Esercizi 1932-33 e 1931-32.	»	313
» 53. Movimento complessivo delle merci nei principali porti. Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14.	»	314
» 54. Movimento delle principali merci caricate ai porti (Riassunto). Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14.	»	318
» 55. Movimento delle principali merci caricate ai porti. Dettaglio per mese. Esercizio 1932-33.		320
» 56. Movimento delle merci nei porti. Carri scaricati e caricati suddivisi per provenienza e destinazione. Esercizio 1932-33.	»	336
» 57. Movimento delle merci importate dalle ferrovie estere. Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14.	»	338
» 58. Movimento delle merci esportate sulle ferrovie estere. Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14.	»	340
» 59. Movimento delle merci importate dalle ferrovie confinanti (estere ed italiane). Esercizio 1932-33	»	342
» 60. Movimento delle merci esportate sulle ferrovie confinanti (estere ed italiane). Esercizio 1932-33.	»	344
» 61. Movimento dei treni e veicoli sui più importanti valichi appenninici. Esercizi dal 1932-33 al 1923-24.	»	346
» 62. Ripartizione dei prodotti del traffico per linea. Esercizio 1932-33.	»	352

INDICE ALFABETICO ANALITICO

(Il numero indica la pagina).

A

- ABITAZIONI DEL PERSONALE FERROVIARIO, 53.
ACCERTAMENTI SANITARI (V. Visite sanitarie, 178).
ACCIDENTI: - nel servizio, 130; - nel servizio e loro conseguenze, 131; specie degli —
(Specchio), 130.
ACQUA (V. Impianti rifornimento d'—, 69).
ACQUISTI, 153 (V. Vendite, ecc., 81); - (V. Spese, ecc., 153).
ACCORDI CON LE FERROVIE ESTERE, 137.
AFFITTI ATTIVI E PASSIVI, PROVENTI DIVERSI, 81.
AGENTI stabili e in prova (V. Consistenza, ecc., 35).
AGENZIE VIAGGIATORI IN ITALIA ED ALL'ESTERO, 139.
AGGLOMERATI, 155.
AGRUMI (V. Quantità, ecc., 312); - (V. Trasporto, ecc., 123).
ALIENAZIONI (V. Radiazioni e alienazioni di locomotive, automotrici e veicoli, 92).
ALLEGATI, 195.
ALLOGGI: - del personale (V. Case, ecc., 71).
ALTRE SPESE ORDINARIE, 24.
AMPLIAMENTO: - e sistemazione delle stazioni e delle fermate, 69, 252 (Allegato n. 22); -
e sistemazione di magazzini, officine, ecc., 69.
ANDAMENTO TRENI VIAGGIATORI, 113.
ANORMALITÀ (V. Indennizzi, ecc., 148).
ANTICIPAZIONI del tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordi-
naria del bilancio (Allegato n. 12), 231.
APERTURA di nuove linee (V. Provvedimenti legislativi, 1).
APPALTATORI (V. Controversie, ecc., 80).
APPALTI: - e contratti (per l'esecuzione dei lavori, ecc., 79); - (V. Assuntorie, ecc., 38).
APPARATI CENTRALI E DI BLOCCO, DI SEGNALAMENTO, DI SICUREZZA (V. Impianti, ecc., 70); -
(V. Pali, ecc., 159).
APPROVVIGIONAMENTO-I: - 151; - e scorte carboni, 154; - e servizio di magazzino per l'Am-
ministrazione delle poste e dei telegrafi, 169.
ARMAMENTO (V. Programma, ecc., 66); - (V. Revisione, ecc., 63); - (V. Materiali, ecc., 158);
- (V. Legnami, ecc., 159).
ASPETTATIVE, 43.
ASSEGNI DI MALATTIA (V. Opera di previdenza, 51).



- ASSERVIMENTI (V. Espropriazioni, 68).
- ASSISTENZA medica, farmaceutica, ospitaliera, cure speciali, forniture protesi, mezzi di soccorso, 183.
- ASSUNTORIE E APPALTI, 38.
- ASSUNZIONI, nomine a stabile e in prova, 39 (V. Concorsi, 2).
- ATTIVITÀ: - assistenziale 189; - di natura industriale, 29 (Allegato n. 4), 203; - generale dell'Azienda (V. Ordinamento, 1); - (V. Organizzazione, ecc., 173).
- ATTIVAZIONE di servizi, 144.
- AUMENTI patrimoniali (V. Nuovi, ecc., 67).
- AUTOMOTRICI: - leggere 107 (V. Quantità media, ecc., 94).
- AVANZAMENTI, promozioni e cambi di qualifica, 40, (V. Assunzioni, ecc., 39).
- AVARIE (V. Indennizzi, ecc., 148).
- AZIENDA speciale autonoma per ricerche petrolifere e per lo sfruttamento dei boschi in Albania, 172.

B

- BAGAGLI (V. Prodotti, ecc., 113).
- BESTIAME (V. Trasporti, ecc., 124).
- BILANCIO (V. Provvedimenti legislativi), 4; - 1932-33. Conto delle entrate e spese ordinarie al netto (Allegato n. 8), 208.
- BINARIO: - di raccordo ed accessi speciali, 129 (V. Rinnovamento, ecc., 66); - (V. Raddoppiamento, ecc., 68); - (raddoppiato nel 1932-33, 68).
- BLOCCO (V. Impianti, ecc., 70).
- BOSCHI dell'Albania (V. Azienda, ecc., 172).

C

- CAFFÈ (V. Concessioni, ecc., 149).
- CAMPAGNA: - bacologica, 124; - saccarifera, 124; - vinicola (V. Trasporti, ecc., 123).
- CANCELLERIA, stampati e tipolitografia, 164.
- CANTIERE-I: - di Livorno per la iniezione dei legnami e treno cantiere mobile, 78; - di riparazioni materiale metallico di armamento, 79.
- CARBONE-I (V. Approvvigionamento, ecc., 154); (V. Scorta, ecc., 154); (V. Vendite, ecc., 156).
- CARICHE: - o variazioni (V. Provvedimenti legislativi, 1).
- CARICO (V. Confronto, ecc., 294); - complessivo per Compartimento e per mese, 297 (Allegato n. 48); - medio per asse e portata di carri, 125; - medio per giorno lavorativo, 125; - medio giornaliero per chilometro di rete esercitata, 126; - merci (V. Ripartizione, 120); - per compartimento, di merce e bestiame. Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14. 290 (Allegato n. 43); - delle principali merci ai porti, 318 (Allegato n. 54); - complessivo per mese di merce e bestiame. Esercizi 1932-33 e 1931-32, 292 (Allegato n. 44).

- CARRELLI di manovra con motore a scoppio, 109.
- CARRI DISPONIBILI PER IL TRAFFICO, 125; - scaricati e caricati in alcuni dei principali porti suddivisi per provenienza e destinazione, 336 (Allegato n. 56); (V. Impianti lavaggio carri, ecc, 69).
- CARROZZE (V. Impianti pulizia carrozze, 69).
- CASE: - cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitori del personale di macchina e dei treni, 71; - economiche dei ferrovieri, 53 e 71; - economiche per i postelegrafici, 82; - economiche (V. provvedimenti legislativi), 7.
- CEMENTO ARMATO (V. Sistemazione, ecc., 68); - (V. Opere d'arte, ecc., 68).
- CENTRALI: - elettriche (V. Potenza, ecc., 75); - elettriche, 75; - elettriche alimentanti la rete ferroviaria elettrificata con sistema trifase a 16,7 periodi (Specchio), 75 e con sistema diverso dal trifase (Specchio), 76.
- CESSAZIONI DAL SERVIZIO, 44.
- CESSIONE all'industria privata di ferrovie secondarie, 12, (V. Provvedimenti legislativi) 1.
- CESSIONI (V. Fondo, ecc., 59).
- CICLO MEDIO DEL MATERIALE DA CARICO, 125.
- COEFFICIENTE: - d'esercizio, 27 (Tabella II, 34); - d'esercizio dall'anno finanziario 1909-10 in poi (Tabella I), 32.
- COLLAUDI, ESAMI E PROVE SPERIMENTALI DI PRODOTTI, MATERIALI ED APPARECCHI (Specchio), 174.
- COMBUSTIBILE-I: 85 (V. Carbone), 155; - liquidi, lubrificanti e materiali di uso affine, 157; - (V. Prezzi, ecc., 156); - (V. Somministrazioni, ecc., 156); - (V. Spese, ecc., 22).
- COMMERCIALI (V. Servizi, 132).
- COMMISSIONI nazionali ed internazionali (V. Partecipazione, 14).
- COMPOSIZIONE DEI TRENI VIAGGIATORI (V. Percorrenza, ecc., 113).
- CONCESSIONI: - di viaggio (V. provvedimenti legislativi, 6); - diverse (riguardanti attraversamenti, ecc., 80); - eccezionali, 139; - per l'esercizio di caffè, ristoratori e varie, 149.
- CONCORRENZA e acquisizione dei traffici, 132; - nei traffici interni, 132; - traffici internazionali, 137.
- CONCORSI-O (V. Provvedimenti legislativi, 2); - abbellimento stazioni ed altri impianti, 12.
- CONFRONTO tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1932-33 e quello dell'esercizio precedente per compartimento, 294 (Allegato n. 45).
- CONGRESSI (V. Partecipazione, 14).
- CONSEGNE DEI PIAZZALI ESTERNI E DELLE STRADE DI ACCESSO ALLE STAZIONI, 81.
- CONSIDERAZIONI: - generali sul mercato delle forniture, 151; - generali sul bilancio (Introduzione), XLVI.
- CONSISTENZA: - degli impianti (di elettrificazione) al 30 giugno 1933, 73; - del parco (rotabili) ferrovie dello Stato al 30 giugno 1933, 90 e 265 (Allegato n. 25); - del personale al 30 giugno 1933, 35; - della trazione elettrica (V. Traffico, ecc., 86).
- CONSUMO: - di combustibili (V. Approvvigionamento), ecc., 151; - di combustibili locomotive di manovra, 85; - di combustibili ragguagliato a litantrace, 85; - di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento normale nell'esercizio 1932-33 e relativa spesa, 275 (Allegato n. 34); - di combu-

stibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa, esercizio 1932-33, 277 (Allegato n. 36); - di energia elettrica (V. Traffico, ecc., 86); - di materie d'ungimento e di illuminazione per locomotive ed automotrici elettriche, e relativa spesa, esercizio 1932-33, 276 (Allegato n. 35); - (V. Percorrenze, 83); - (V. Materiale, ecc., 162).

CONTENZIOSO contratti, 147.

CONTO: - generale del patrimonio, 29 (Allegato n. 1), 198; - patrimoniale (V. spese per lavori ecc., 67).

CONTRATTI, 10; - (V. Appalti, ecc., 79) e pubblicità, 149 (V. Contenzioso, 147).

CONTROLLO prodotti, 150.

CONTROVERSIE CON GLI APPALTATORI (per l'esecuzione di lavori, 80).

CONVENZIONI con ferrovie secondarie e tramvie, 145.

COOPERATIVE EDILIZIE FERROVIARIE, 56.

COPERTONI (V. Gestione, ecc., 165).

CORTE DEI CONTI (V. Riscontro), 150.

COSTO: - complessivo delle riparazioni e trasformazione, 106; - delle riparazioni (del materiale rotabile), 106; - nelle officine private, 106; - delle trasformazioni nelle officine private, 106; - unitario delle riparazioni e delle trasformazioni, 106.

Costruzione: - di case economiche per i ferrovieri, 71; - di edifici postali e telegrafici, 81; - di nuovi rotabili, 93; - di locomotive, 270 (Allegato n. 29); - di veicoli, 271 (Allegato n. 30).

CURE SPECIALI (V. Assistenza medica, ecc., 183).

D

DANNI: - alle persone (V. Indennizzi, ecc., 148); - di forza maggiore (V. Manutenzione, ecc. 65); - (V. Principali, ecc., 65); - (V. Spese, 65).

DATI: - e raffronti generali (sui risultati finanziari), 18; - tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche a scartamento normale F. S. e ai loro apparecchi speciali, 268 e 269 (Allegati nn. 27 e 28).

DEPOSITI: - (V. Ampliamento, ecc., 69); - (V. Nuovi, ecc., 67); - (V. Magazzini 69).

DERRATE (V. Trasporti, ecc. 122).

DESTINAZIONE DEI CARRI (V. Ripartizione, ecc., 120).

DIMOSTRAZIONE: - delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1933, per spese di carattere patrimoniale (Allegato n. 13), 233; - degli elementi costitutivi del patrimonio netto dell'Azienda e loro variazioni nel 1932-33 (Allegato n. 3) 202; - delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie, assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute, 238 (Allegato n. 15).

DIREZIONE GENERALE (Spese), 220.

DIRIGENTE UNICO E CENTRALE (V. Sistema d'esercizio, 12).

DISCIPLINA (V. Provvedimenti, ecc., 44).

DISERBAMENTO CHIMICO DELLE LINEE E DEI PIAZZALI DELLE STAZIONI, 64.

DISINFEZIONE CARRI (V. Trasporti, ecc., 124).

DISTRIBUZIONE MEZZI DI SOCCORSO, 182.

DIVERSI (V. Provvedimenti legislativi, 7).

DOGANE (V. Servizio, ecc., 145).

DOPOLAVORO FERROVIARIO: - 188; - agrario, 189; - attività assistenziale, 188; - educativo e culturale, 190; - sportivo, 191; - (V. Organizzazione, ecc.), 188.

DORMITORI DEL PERSONALE, ecc. (V. Case, ecc., 71).

DOTAZIONE (materiale rotabile), 90.

E

ECONOMIA DI PERSONALE (nel servizio di sorveglianza delle linee), 62.

EDIFICI (V. Progetti, ecc., 81).

ELENCO: - dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1933, 252 (Allegato n. 22); - dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc., 257 (Allegato n. 23); - dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici, ultimati e in corso di esecuzione al 30 giugno 1933 (Allegati nn. 20 e 21), 247 e 249, - dei raddoppiamenti di binari attivati, in corso o approvati nell'esercizio 1932-33 (Allegato n. 18), 243; - dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio, 241 (Allegato n. 17); - delle opere d'arte in muratura e cemento armato, ultimate e in corso di esecuzione al 30 giugno 1933 (Allegato n. 19), 245; - dei nuovi impianti per servizio d'acqua, estinzione incendi, platee di lavaggio, riscaldamenti, ecc., ultimati ed in corso di esecuzione al 30 giugno 1933, 260 (Allegato n. 24); - delle partite detratte per ridurre al netto il bilancio della parte ordinaria (Allegato n. 9), 210; - delle principali merci trasportate per conto del pubblico nell'esercizio 1932-33, 306 (Allegato n. 49).

ELETRIFICAZIONE (V. Impianti, ecc., 73).

ENERGIA ELETTRICA: - erogata dalle centrali di proprietà delle ferrovie dello Stato e dalle società private (Specchi), 87 e 88; - (V. Spese, ecc., 23); - (V. Tronchi, ecc., 73).

ENTITÀ: - del traffico merci, 117; - del traffico viaggiatori, 111; - del prodotto del servizio bagagli, 113.

ENTRATA-E: - 19; - eventuali, 20 e 219; - (V. Titoli, ecc., 19); - delle Pensioni (V. Pensioni, ecc., 47); - dell'Opera di Previdenza (V. Opera, ecc., 50); - della gestione case economiche (Vedi Case, ecc., 53); - per pensioni e sussidi (V. Pensioni, ecc., 47).

ESERCIZIO: - XXXVIII (Introduzione); - dei caffè, ristoratori e concessioni varie, 149; - della rete a scartamento ridotto della Sicilia, 184; - (Navigazione), 187; - (V. Coefficiente, ecc., 27 e 34).

ESPERIMENTI e studi sul materiale di trazione, 107.

ESPORTAZIONE (V. Traffico, ecc., 340 e 344).

ESPROPRIAZIONI E ASSERVIMENTI, 68.

ESTINZIONE (V. Impianti, ecc., 69).

F

FABBRICATI: - ferroviari (V. Affitti, ecc., 81); - (V. Manutenzione, ecc., 65); - diversi (Vedi Case, ecc., 71).

FERITI (V. Accidenti, ecc., 131).

FERMATE (V. Ampliamento e sistemazione, ecc., 69).



FIORI (V. Trasporto, ecc., 123).

FONDAZIONE: - ELENA DI SAVOIA, 53; - VITTORIO EMANUELE III, 52.

FONDO: - di garanzia per le cessioni, 59; - di riserva per le spese impreviste, 206; - pensioni e sussidi, 47; - rischi di mare, ecc., 207.

FONTI DI ENERGIA alimentanti la rete ferroviaria, ecc., 75.

FORNITURE: - di equipaggiamento alla Milizia, 166; - (V. Considerazioni, ecc., 151); - (Vedi Altre spese ordinarie, 24); - (V. Assistenza medica, ecc., 183); - Spese e acquisti, 153.

FURTI (V. Indennizzi, ecc., 148).

G

GESTIONE-I: - amministrativa e contabile delle scorte, 167; - copertoni, 165; - speciali (V. Servizi, ecc. 151); - speciale viveri, 170; - vestiario, 166.

GIORNALI (V. Concessioni, ecc., 149).

I

IGIENE E MALATTIE INFETTIVE, 182

ILLUMINAZIONE: - degli uffici e delle stazioni, 71; - elettrica delle locomotive, 73; - elettrica dei segnali, 73; - treni, 72; - (V. Impianti, ecc., 71).

IMPIANTO-I: - (trazione elettrica) costruiti ed esercitati da società private per conto dell'Amministrazione, 74; - costruiti ed esercitati dall'Amministrazione (trazione elettrica), 73; - di elettrificazione, 73; - (V. Consistenza degli impianti di elettrificazione, 73); - di illuminazione, 71; - di magazzino, 167; - di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento, ecc., 69; - elettrici per conto delle poste e dei telegrafi, 82; - esercitati dalle Ferrovie federali svizzere, 74; - esercitati dall'Amministrazione nel Trentino, 74; - (di elettrificazione) in corso di esecuzione al 30 giugno 1933, 76; - (di elettrificazione) entrati in funzione nell'esercizio 1932-33, 73; - meccanismi speciali elettrici, 71; - nuovi e sistemazione di impianti esistenti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, di sicurezza e telegrafonici, 70.

IMPIEGO: - del cemento armato, 68; - delle casse mobili, 136; - di mezzi meccanici (per la revisione dell'armamento), 63; - di combustibili (V. Somministrazione, ecc., 156); - locomotive di manovra, 127.

IMPORTAZIONE (V. Traffico, ecc., 340).

INCENDI, 80; - (V. Impianti, ecc., 69).

INCONVENIENTI: - alle locomotive ed automotrici a vapore, ecc., 95; - alle locomotive ed automotrici elettriche, 97; - nel servizio con trazione elettrica, 90.

INDENNIZZI: - per danni alle persone, 148; - per anomalità nei trasporti delle cose, 148.

INDICE: - analitico, xvii; - (dei titoli), ix.

INFLUENZA DEI TRASPORTI AUTOMOBILISTICI (Introduzione xli).

INFORTUNI: - 179; - distinti per diverse categorie di agenti (Specchio), 180; - nelle officine (Specchio), 179; - nel complesso (Specchio), 179.

INIEZIONE DEL LEGNAME (V. Cantiere di Livorno), 78.

INTENSITÀ media chilometrica del traffico merci, 296.

INTERNAZIONALE (V. Concorrenza traffico, 132).

INTRODUZIONE, XXXIII.

INTROITI: - a rimborso di spesa, 218; - delle agenzie doganali per tasse di commissione, facchinaggio, ecc., 147; - e spese della gestione viveri, 171; - fuori traffico, 20; - indiretti, 217.

IRREGOLARITÀ nei trasporti (V. Indennizzi, ecc., 148).

ISTITUTO: - nazionale dei trasporti, 134; - Sperimentale, 173.

ISTRUZIONE PROFESSIONALE DEL PERSONALE, 45.

L

LAVAGGIO CARRI (V. Impianti, ecc., 69).

LEGNA ED ALTRI COMBUSTIBILI NAZIONALI, 157.

LEGNAMI: - d'armamento, 159; - da lavoro, 164.

LETTERA: - del Direttore Generale, V; - del Ministro, VII.

LIBRI (V. Concessioni, ecc., 149).

LINEE: apertura di nuove - (V. Lunghezza della rete, 61); - con dirigente unico e centrale (V. sistema d'esercizio con dirigente unico e centrale, 12); - e impianti (Capo IV), 61; tronchi ferroviari di - elettrificate attivati nell'anno, 73; - (V. Nuovi lavori, ecc., 67); - (V. Principali lavori, ecc., 68, 73); - (V. Manutenzione ordinaria, ecc., 63); - (V. Sorveglianza, ecc., 62); - (V. Visite, ecc., 62).

LIQUIDAZIONI-E: - di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio, 80; - generale, 30 (Allegato n. 2), 200.

LOCOMOTIVE: - ed automotrici (radiate ed alienate), 92; - fuori servizio per riparazioni (Vedi quantità, ecc., 97); - riparate nei depositi, nelle grandi officine dell'Amministrazione, nelle officine private, 100, 102, 103; - a vapore (V. Miglioramenti, ecc., 107); - elettriche (miglioramenti), 107; - ed automotrici riparate nelle officine, nei depositi F. S. e nelle officine private, 273 (Allegato n. 32); - (V. Illuminazione, ecc., 73); - (V. Percorrenze, ecc. 84); - (V. Peso, ecc., 84); - (V. Quantità media, ecc., 94); - (V. Riparazioni, ecc., 100).

LUBRIFICANTI, 86; - (V. Combustibili, ecc., 157).

LUNGHEZZA: - delle linee a doppio binario (V. Raddoppiamenti, ecc., 68); - della rete a scartamento ridotto della Sicilia, 184; - delle linee di proprietà dello Stato, 61; - della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1933, 61 e 240 (Allegato n. 16); - reale e media della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato, 61; - reale e media delle linee a scartamento ridotto, 61; - totale delle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato, 61.

M

MACCHINARIO (V. Materiale, ecc., 160).

MAGAZZINI: - E MOVIMENTO DELLE SCORTE, 167; - (V. Ampliamento, ecc., 69); - depositi officine, ecc., 257 (Allegato n. 23).

MALARIA, 180.

MALATTIE infettive (V. Igiene, ecc., 182).

MANCANZE (V. Indennizzi, ecc., 148).

- MANIFESTAZIONI** varie del Dopolavoro ferroviario, 188.
- MANOVRA** (v. Carrelli, ecc., 109).
- MANUTENZIONE:** - (del materiale rotabile), 97; - ordinaria delle linee e dei fabbricati, 63; - totalitaria, 63; - straordinaria delle linee, 65; - straordinaria (V. Spese, ecc., 65).
- MASSICCIAIA** (V. Risanamento, ecc., 63).
- MATERIALE-I:** - atto al servizio (Quantità, ecc., 94); costo delle riparazioni del - rotabile; (V. Costo ecc., 106); - di esercizio e di consumo, 163; - da lavoro, di esercizio e di consumo, 162; - di scorta nei magazzini (V. Situazione, ecc., 205); - diversi per la linea 160; - fuori d'uso (V. Vendite materiali fuori d'uso, 168); - metallici, attrezzi, materiali elettrici, 162; - metallici per armamento, per servizio d'acqua e per meccanismi, 158; - rotabile, xxxv (Introduzione); - (V. Dotazione, 90); - rotabile, autoveicoli, macchinario d'officina e pezzi di ricambio, 160; - (rotabile) a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1932 e 1933, 272 (Allegato n. 31); - rotabile (della rete a scartamento ridotto della Sicilia), 184.
- MECCANISMI:** (V. Impianti, ecc., 71); - fissi e materiali vari, 158; - di segnalamento e sicurezza, 158.
- MERCATO DELLE FORNITURE** (V. Considerazioni, ecc., 151).
- MERCE-I:** - (V. Servizio, 117); - (V. Tonnellaggio, ecc., 121); - (V. Trasporti, ecc., 117).
- MEZZI:** - di soccorso, 182 (V. Distribuzione, ecc., 182 e spese, ecc., 183); - diversi d'esercizio (Allegato n. 5, 204).
- MIGLIORAMENTI:** - alle locomotive elettriche, 107; - alle locomotive a vapore, 107; - nel servizio di trazione, 110; - alle linee (V. Nuovi, ecc., 67); - ai veicoli, 109.
- MILITARI** (V. Trasporti, ecc., 128).
- MILIZIA** ferroviaria, 12 (V. Indennizzi, 148).
- MORBOSITÀ:** - complessiva, 178; - generale (Specchio), 178; - per cause comuni (Specchio), 179.
- MORTI** (V. Accidenti, ecc., 130).
- MOSTO** (V. Trasporti, ecc., 123).
- MOTORE A SCOPPIO** (V. Carrelli, ecc., 109).
- MOVIMENTO-I:** - delle merci nei porti, 336 (Allegato n. 56); - delle scorte, 169; - nel tonnellaggio e nei carri caricati nei vari porti, ecc., 313 e 320 (Allegato n. 52, 55); - dei treni e veicoli sui più importanti valichi appenninici, 346 (Allegato n. 61).
- MURATURA** (V. Opere, ecc., 68).
- MUTUI:** - a cooperative edilizie ferroviarie, 56; - al personale, 58.

N

- NAVIGAZIONE:** - Servizio delle navi-traghetto attraverso lo Stretto di Messina, 187.
- NOLEGGIO:** vapori, 155.
- NOTIZIE:** - generali sulle forniture, 152; - varie (sul modo d'esecuzione dei lavori, 79).
- NUOVI-E:** - impianti e miglioramenti di quelli esistenti (Introduzione, xxxiii); - impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi e officine in conto aumento patrimoniale, 67; - lavori e miglioramenti alle linee, 67; - ordinazioni (di rotabili) passate durante il 1932-1933, 94; - rotabili (V. Costruzione, ecc., 93); - sedi del Dopolavoro ferroviario, 188.

O

- OFFICINE:** - e cantieri del servizio lavori e costruzioni 78; - del materiale fisso di Pontassieve, 78; - (V. Ampliamento, ecc., 69); - (V. Nuovi, ecc., 67).
- OLI** (V. Combustibili, ecc., 157).
- OPERA DI PREVIDENZA**, 50.
- OPERE D'ARTE** in muratura e cemento armato (V. Sistemazione, ecc., 68).
- ORDINAMENTO:** - degli impianti di magazzino, 167; - dell'Azienda (V. Provvedimenti legislativi, 1); - e attività generale dell'Azienda (Capo I), 1.
- ORDINAZIONI:** - di rotabili (V. Nuove, ecc., 94).
- ORGANI SUPREMI DELL'AMMINISTRAZIONE**, 8.
- ORGANIZZAZIONE:** - ed attività della Sezione ferroviaria (del R. Istituto sperimentale), 173; (del Dopolavoro), 188.

P

- PACCHI POSTALI:** (V. Trasporti, ecc., 139).
- PALI** di legno per telegrafo, per telefono, 159.
- PARCO ROTABILE FERROVIE STATO** (V. Consistenza, ecc., 90 e 265).
- PARTECIPAZIONE:** - ai lavori di enti e commissioni nazionali ed internazionali, 14; - a Congressi nazionali e internazionali, 14; - ad esposizioni e fiere, 15.
- PASSAGGI A LIVELLO**, 62.
- PATRIMONIO:** - del fondo pensioni e sussidi (V. Pensioni, ecc., 47); - aumenti (V. Nuovi, ecc., 67); - in conto (V. Spese, ecc., 67).
- Pellegrinaggi** per l'Anno Santo, 115.
- PENSIONI E SUSSIDI**, 47.
- PERCORRENZA-E:** - complessiva per linea statistica dei treni a trazione elettrica (già compresa nell'allegato 37), 282 (Allegato 38); - dei treni merci e dei carri, 119; - dei treni e dei veicoli, esercizio 1932-33, 280 (Allegato n. 37); - dei treni e delle locomotive, 83; - dei treni e consumo combustibile (sulla rete a scartamento ridotto della Sicilia), 185; - delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori, 113; - delle locomotive di manovra, 83; - e consumi, 83; - giornaliera dei treni viaggiatori, 112; - delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche, a nafta ed automobili su rotaie sull'intera rete esercitata, esercizio 1932-33, 283 (Allegato n. 39); - media delle locomotive a vapore fra due riparazioni cicliche, 100; - medie delle locomotive e automotrici elettriche fra due riparazioni generali, 101; - virtuale delle locomotive e tonnellate-km. rimorchiate, 84.
- PERCORSO:** - medio per trasporto, 125; - medio dei trasporti, tonnellate-km., intensità media chilometrica del traffico merci, 296 (Allegato n. 47).
- PERMUTE** (V. Vendite ecc. 81).
- PERSONALE:** - (Capo III) 35 e xxxiv (Introduzione); - (V. Provvedimenti legislativi) 2; (V. Consistenza del - al 30 giugno 1933, 35); - (V. Quantitativo medio ecc., 36); - sanitario, 177; - della rete a scartamento ridotto della Sicilia, 185; - (V. Economia, ecc., 62); - (V. Istruzione, ecc., 45); - (V. Mutui, ecc., 58); - dello Stretto di Messina, 187; - (V. Situazione, ecc., 236); - (V. Spese, ecc., 22, 37); - (V. Dimostrazione, ecc., 238).

- PERSONE:** - indennizzi per danni alle - (V. Indennizzi, ecc., 148); - infortunate (Specchio), 131.
- PESO:** - delle principali merci caricate ai porti. Esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14, 318 (Allegato n. 54); - medio per treno e locomotiva, 84.
- PETROLI:** - 172.
- PEZZI DI RICAMBIO** (V. Materiale, ecc., 160).
- PONTI METALLICI** (V. Sistemazione, ecc., 68).
- PORTATA MEDIA DEI CARRI** (V. Carico, ecc., 125).
- PORTI:** - (V. movimento, ecc., 336 Allegato n. 56); - (V. Traffico, ecc., 121).
- POSTE E TELEGRAFI:** - (V. Approvvigionamenti, ecc., 169); - (V. Case, ecc., 82); - (Vedi Progetti, ecc., 81); - (V. Impianti elettrici, ecc., 82).
- POTENZA complessiva delle diverse centrali** (Specchio), 75.
- PREMESSA** (riguardante i risultati finanziari), 17.
- PRENOTAZIONE POSTI**, 117.
- PREVIDENZA** (V. Opera di, 50).
- PREZZI DI ADDEBITO DEI COMBUSTIBILI**, 156.
- PRINCIPALI:** - categorie di merci trasportate (Introduzione) xxxviii; - danni di forza maggiore, 65, 241 (Allegato n. 17); - lavori eseguiti sulle linee (V. Raddoppiamenti, 68), (V. Elettrificazione, 73) e nelle centrali elettriche delle ferrovie dello Stato, 76.
- PRODOTTO-I:** - del servizio merci, 119; - del traffico, 19, 216, 230; - del traffico merci (V. Entità, ecc., 117); - del traffico della rete per unità di lunghezza e di traffico (Specchio), 20; - globale dei viaggiatori, ecc., 287 (Allegato n. 40); - del servizio viaggiatori, 113; - del servizio bagagli, 113; - delle principali merci, ecc. (V. Tonnellaggio, ecc., 121); - medio di viaggiatori per treno-km., e per asse-km. e per viaggiatore-km. (V. Prodotto, ecc., 113); - medio per treno-km. merci e per asse-km. di carro carico e vuoto, 119.
- PROGETTI:** - e costruzione di nuovi edifici postali e telegrafici, 81; - e lavori che vengono eseguiti per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, 81.
- PROGRAMMA GENERALE DI SISTEMAZIONE DEGLI ARMAMENTI**, 66.
- PROMOZIONI** (V. Avanzamenti, 40).
- PROPAGANDA:** - del Dopolavoro, 188; - turistica, 15.
- PROTESI** (V. Assistenza medica, ecc., 183).
- PROVENIENZA DEI CARRI** (V. Ripartizione, ecc., 120).
- PROVENTI:** - diversi (V. Affitti, ecc., 81).
- PROVVEDIMENTI:** - apertura, riscatti, cessioni ed esercizio di linee, 1; - concorsi ed assunzioni in servizio, 2; - disciplinari, 44; - diversi, 7; - legislativi, 1; - (legislativi riguardanti) il personale, 2, il bilancio, 4, le concessioni di viaggio, 6, le case economiche, 7, le tariffe e condizioni di trasporto, 4; - ordinamento dell'Azienda, 1; - variazioni nelle cariche, 1.
- PUBBLICITÀ** (V. Concessioni, ecc., 149); - contratti (V. Contenzioso, 147).
- PULIZIA** (V. Impianti pulizia carrozze, ecc., 69).

Q

QUANTITÀ: – dei carri carichi di agrumi in Sicilia ed in Calabria dal 1922-23 al 1932-33 e 1913-14, 312 (Allegato n. 51); – dei riscaldi per tutti i veicoli del parco, 99; – dei riscaldi per le diverse specie di veicoli, 100; – di carri carichi di uva, mosto, vino e recipienti vuoti durante le campagne vendemmiali dal 1923 al 1932 e 1913, 311 (Allegato n. 50); – di locomotive ed automotrici fuori servizio per riparazioni, 97; – di veicoli fuori servizio per riparazione, 99; – media locomotive e automotrici atte al servizio, 94.

QUANTITATIVO: – medio di personale impiegato durante l'esercizio 1932-33, 36; – medio di agenti per km. di rete e per milione di assi-km. (V. Quantitativo, ecc., 36); – medio di motori non atti al servizio, 102; – totale di biglietti venduti (V. Entità, ecc., 111); – delle visite sanitarie (Specchio), 178.

QUIESCENZE, 181.

R

RACCORDI (V. Binari, ecc., 129).

RADDOPPIAMENTO DI BINARI, 68 (Allegato n. 18), 243.

RADIAZIONI ED ALIENAZIONI (di locomotive, automotrici e veicoli, 92).

RAFFORZAMENTO (V. Rinnovamento, ecc., 66).

RECLAMI (V. Indennizzi, ecc., 148).

RETE A SCARTAMENTO RIDOTTO (V. Sviluppo, ecc., XXXIII).

REVISIONE: – dell'armamento, 63; – delle scorte, 167.

RIASSUNTO: – del personale e sua ripartizione in addetti e non addetti all'esercizio, 236 (Allegato n. 14); – dei prodotti del traffico, ecc., 230 (Allegato n. 11); – della parte ordinaria delle entrate e delle spese (al netto), (V. Conto, ecc., 208, Allegato n. 8) e (V. Sviluppo, 216); – delle quantità di viaggiatori e computo dei viaggiatori-km. per l'esercizio 1932-33, 287 (Allegato n. 40).

RIDUZIONE: – di personale (V. Consistenza, 35); – di tariffe merci, 140.

RIFORMA dei servizi, 11.

RIFORMAMENTO d'acqua (V. Impianti, ecc., 69).

RINNOVAMENTO: – del materiale rotabile (V. Situazione, ecc., 206); – e rafforzamento binari, 66; – (V. Spese, ecc., 66 e 206); – parte metallica dell'armamento (V. Situazione, ecc., 206).

RIPARAZIONE: – dei veicoli nelle squadre di zialzo, 104; – delle locomotive ed automotrici nei depositi, 100; – delle locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione, 102; – delle locomotive nelle officine private, 103; – dei veicoli nelle grandi officine dell'Amministrazione, 104; – dei veicoli nelle officine private, 105; – rotabili (V. Costo, ecc., 106); – tachimetri per locomotive, 104;

RIPARTIZIONE del traffico merci, 120; – dei prodotti del traffico delle ferrovie dello Stato. Esercizio 1932-33, 352 (Allegato n. 62).

RISANAMENTO DELLA MASSICCIATA, 63.

RISCALDAMENTO (V. Impianti, ecc., 69).

RISCONTRO delle operazioni contabili delle stazioni ed agenzie di revisione delle tasse, 150; - della Corte dei conti, 194.

RISTORATORI (V. Concessioni, ecc., 149).

RISULTATI FINANZIARI: - (Capo II), 17; dell'esercizio 1932-33 XLIII (Introduzione): - della rete a scartamento ridotto, 186; - (V. Premessa, ecc., 17).

RITARDI (V. Indennizzi, ecc., 148).

RIVENDITE (V. Concessioni, ecc., 149).

ROTABILI (V. Costruzione, ecc., 93); - (V. Parco, ecc., 90).

S

SALDATURA DELLE ROTAIE, 67.

SCORTE: - carbone, 155; - (V. Magazzini, ecc., 167); - (V. Revisione, ecc., 167); - (V. Verifica, ecc., 167).

SCUOLE (V. Sussidi, ecc., 45).

SEGNALAMENTO: - (V. Impianti, ecc., 70); - (V. Meccanismi, ecc., 71).

SEGNALI (V. Illuminazione, ecc., 73).

SERVIZIO-I: - accidenti di (V. accidenti, ecc., 130); - attivazioni di (V. Attivazione ecc., 144; - con carrozze a letti della Compagnia internazionale, 116; - commerciali (Capo VII) 132; - (V. Concorrenza ed acquisizione di traffici, 132); - contabili e finanziari, ecc., 193; - contabili, finanziari e di riscontro, 193; - cumulativi e di corrispondenza, 144; - dei colli espressi e dei bagagli a domicilio, 135; - delle navi - traghetto attraverso lo Stretto di Messina, 187; - dei treni (della rete a scartamento ridotto della Sicilia), 184; di collegamento ferroviario-automobilistico per il trasporto delle merci, 135; - di magazzino ed approvvigionamenti per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, 169; - doganale, 145; - internazionali per viaggiatori, bagagli e colli espressi, 139; - di sorveglianza delle linee, 62; - finanziari e contabili, 193; - interni per viaggiatori e bagagli (riforma tariffe), 138; - merci, 117; - merci diretti internazionali, 142; - merci interno e cumulativo italiano (estensione di tariffe) (riforma tariffe), 140; - portuali e lacuali, 145; - sanitari, 177; - speciali di treni viaggiatori, 115; - vari e gestioni speciali (Capo VIII), 151; - viaggiatori e bagagli, 111.

SICUREZZA: - (V. Impianti, ecc., 70); - (V. Meccanismi, ecc., 158).

SISTEMA d'esercizio con dirigente unico e centrale, 12.

SISTEMAZIONE: - dei passaggi a livello, 62; - del servizio di vigilanza, 62; - ed assunzioni, 39 - e miglioramenti alle linee, ecc., 68; - degli armamenti (V. Programma, ecc.) 66; - (V. Ampliamento, ecc., 69).

SITUAZIONE: - dell'Azienda (V. Considerazioni generali, ecc., Introduzione) XLVI; - delle scorte dei magazzini e dei materiali in corso di regolarizzazione, 205 (Allegato, n. 6); - dei fondi di riserva per le spese complementari e varie, 206 (Allegato n. 7); - del parco F. S. a scartamento normale al 30 giugno 1933 (Allegato n. 26), 266; - di apparati centrali di blocco, di segnalamento, di sicurezza, 70; - generale del personale al 30 giugno 1933, 236 (Allegato n. 14; - patrimoniale (Introduzione, XLVI), 29 (Allegato n. 3), 202.

SOMME impegnate e pagate per spese di carattere patrimoniale (V. Dimostrazione, ecc., 233).

- SOMMINISTRAZIONI ED IMPIEGHI DI COMBUSTIBILI**, 156.
- SORVEGLIANZA**: - delle linee, 62; - (V. Sistemazione, 62); - (V. Ufficio, ecc., 156).
- SPECIFICAZIONE**: - degli infortuni fra le diverse categorie di agenti (Specchio), 180; - della quantità e prodotto degli abbonamenti, carte di autorizzazione, 288 (Allegato n. 41); - delle quantità di viaggiatori e computo dei viaggiatori-km. per l'esercizio 1932-33, 287.
- SPESE**: - 21; - accessorie, 27 e 229; - estranee all'Azienda, 215 e 229; - complementari, 24; - complementari delle linee a scartamento ridotto della Sicilia, 215 e 229; - dell'Opera di Previdenza, 51; - d'energia elettrica per la trazione dei treni, 23; - di combustibile per la locomozione, 22; - di esercizio (ordinarie e complementari), per unità di lunghezza e di traffico (Specchio), 26; - Direzione generale, 211 e 220; - di carattere patrimoniale (V. Dimostrazione, ecc., 233); - di personale, 22 e 37; - di personale al lordo (V. Dimostrazione, ecc., 238); - rete a scartamento ridotto sicula, 226; - generali, 228; - incontrate per gli acquisti, 153; - lavori e costruzioni, 225; - materiale e trazione, 223; - ordinarie (altre spese ordinarie, 24); - per il servizio sanitario, 183; - per la manutenzione del materiale rotabile, 23; - per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica, 23; - per la manutenzione delle linee, 65; - per la manutenzione straordinaria, ecc., 65 e 206; - per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti, 67; - per nuovi impianti e miglioramenti nelle linee, stazioni, depositi, ecc., 67; - per pensioni e sussidi (V. Pensioni, ecc., 47); - per rinnovamenti, rifacimenti e rafforzamenti dei binari, 66; - per le case economiche ferrovieri, 53; - rinnovamento materiale rotabile, 206; - (V. Titoli, ecc., 19); - servizio movimento 220; servizio commerciale e del traffico 222; - straordinarie, 27; - Stretto di Messina, 227.
- SQUADRE di rialzo** (V. Ampliamento, ecc., 69).
- STAMPA e propaganda** (del Dopolavoro), 188.
- STAMPATI** (V. Cancelleria, ecc., 164).
- STAZIONI**: - (V. Ampliamento e sistemazione, ecc., 69); - (V. Nuovi, ecc., 67); - (V. Illuminazione, 71).
- STRADE di accesso alle stazioni** (V. Consegne, ecc., 81).
- STRETTO di Messina**, 187 (V. Sviluppo, ecc., 216).
- STUDI**: - di veicoli nuovi e miglioramenti a quelli esistenti, 109; - ed esperimenti (sul materiale di trazione), 107; - e prestazioni speciali (R. Istituto Sperimentale), (Specchio), 175.
- SUSSIDI**: - ad agenti e ad Istituti di educazione, 45; - (V. Pensioni, ecc., 47).
- SVILUPPO**: - per articoli dei capitoli dell'Entrata e della Spesa per il 1932-33, compresi residui, e confronto col 1931-32 (Allegato n. 10), 216; - della rete, XXXIII (Introduzione).

T

- TACHIMETRI** (V. Riparazione, 104).
- TARIFFE**: - e condizioni di trasporto, 138; - merci adriatiche, 138; - (V. Provvedimenti legislativi), 4; - Riforme alle - viaggiatori e bagagli (V. Servizi, ecc., 138); - Riforme alle tariffe merci (V. Servizio, ecc., 140); - merci (V. Riduzione, ecc. 140).
- TELEFONO E TELEGRAFO** (V. Impianti, ecc., 70); - (V. Pali, ecc., 159)
- TERRENI**: - ferroviari (V. Affitto, 81); - petroliferi e dei boschi dell'Albania (V. Azienda ecc., 172).

XXX.

TIPOLITOGRAFIA, 164.

TITOLI: - delle entrate e loro raffronto, 19; - delle spese (Specchio dell'Introduzione), XLIV; - di spese e loro raffronto, 21.

TONNELLAGGIO e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico, 121, 306 (Allegato n. 49).

TONNELLATE-CHILOMETRO: - del traffico merci (V. Percorso, ecc., 296).

TRAFFICO: - (Capo VI), III e XXXVI (Introduzione); - adriatico, 138; - ai porti, 121; - (V. Carri disponibili, 125); - delle merci importate dalle ferrovie estere, esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14, 338 (Allegato n. 57); - delle merci esportate sulle ferrovie estere, esercizi dal 1932-33 al 1922-23 e 1913-14, 340 (Allegato n. 58); - delle merci importate dalle ferrovie confinanti estere ed italiane. Esercizio 1932-33, 342 (Allegato n. 59); - delle merci esportate sulle ferrovie confinanti estere ed italiane. Esercizio 1932-33, 344 (Allegato n. 60); - delle linee a trazione elettrica e relativo consumo di energia, 86; - delle stazioni di confine, 120; - internazionale (Vedi concurr., ecc., 137); interno delle merci, 132; - (V. concorrenza, ecc., 132); - merci (V. Entità del - merci, 117; - (V. Prodotti, ecc., 19, 216, 230); - viaggiatori nell'anno 1932 diviso per Compartimento 289 (Allegato n. 42); - viaggiatori, 132; - (V. Entità, ecc., 111); - (V. Carri, ecc., 125).

TRASBORDI: (carboni), 155.

TRASPORTI: - merci con treni diretti ed accelerati, 127; - di agrumi, 123; - di bestiame vivo, e disinfezione carri, 124; - derrate, 122; - di fiori freschi, 123; - di merci con treni viaggiatori, 127; - irregolarità sui (V. Indennizzi, ecc., 148); - militari, 128; - (Vedi percorso medio, 125); - postali, 129; - speciali, 128; - vinicoli, 123; - (V. Anormalità ecc., 128).

TRAVERSE DI FERRO, 159.

TRAZIONE: - e materiale rotabile (Capo V); 83; - elettrica, 86.

TRENI: - merci rapidi per inoltro dei carri completi, 126; - popolari, 132; - (V. Illuminazione ecc., 72); - rapidi collettame, 127; - (V. Utilizzazione, ecc., 126); - (V. Peso medio, ecc., 84); - viaggiatori ordinari, 113.

TRONCHI ferroviari di linee elettrificate, 73.

U

UFFICIO: - (V. illuminazione, ecc., 71); - di sorveglianza all'estero (per i carboni), 156.

UTILIZZAZIONE: - e consumo di combustibile e lubrificanti delle locomotive di manovra, 85; - dei carri utili al traffico, esercizi 1913-14 e dal 1922-23 al 1932-33, 295 (Allegato n. 46); - treni merci, 126.

UVA: (V. Quantità, ecc., 311); - (V. Trasporti, ecc., 123).

V

VAPORI: - (V. Noleggio, 155).

VARIAZIONI delle cariche (V. Provvedimenti legislativi, 1).

VEICOLI: - a scartamento normale e ridotto non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie Stato, 91; - (V. Miglioramenti, ecc., 109); - fuori servizio per riparazione (V.

Quantità, ecc., 99); - riparati nelle officine F. S. nelle officine private e nelle squadre di rialzo, 274 (Allegato n. 33); - riparati nelle squadre di rialzo, nelle officine dell'Amministrazione, nelle officine private (V. Riparazione, ecc., 104, 105); - radiati o demoliti; (V. Specchio, 93); - transitati attraverso lo stretto di Messina, 187.

VENDITA-E: - di carbone, 156; - permutate, acquisti (di terreni e fabbricati, 81); - materiali fuori d'uso, 168.

VERIFICA DELLE SCORTE, 167.

VESTIARIO: - (V. Gestione, ecc., 166).

VIAGGIATORI: - (V. Servizio, ecc., 111); - (V. Prodotto, ecc., 113); - km. (V. Riassunto, ecc., 287).

VIGILANZA: (V. Sistemazione, ecc., 62).

VINO: (V. Trasporti, 123).

VISITE: - alla linea, 62; - sanitarie, 178.

VIVERI: - (V. Gestione speciale, 151).



WAGONS-LITS: (V. Servizi, ecc., 116).

INTRODUZIONE.

L'esercizio 1932-33 ha dovuto registrare una ulteriore contrazione del traffico ferroviario e una conseguente diminuzione degli introiti, per quanto meno grave di quella verificatasi nei due esercizi precedenti.

Nonostante questa sfavorevole circostanza, l'Amministrazione non ha trascurato di migliorare il servizio specialmente dei treni viaggiatori.

Sviluppo della rete. — La rete a scartamento normale e ridotto esercitata dall'Amministrazione, misurava al 30 giugno 1932 km. 16.918.

Durante l'anno finanziario 1932-33 si è aperto all'esercizio un nuovo tronco di linea a scartamento ridotto nel gruppo Sicilia, della lunghezza di km. 10, e perciò al 30 giugno 1933 la lunghezza totale della Rete esercitata dallo Stato è risultata di km. **16.928** di cui 16.155 a scartamento normale e km. 773 a scartamento ridotto.

Lo sviluppo dei tratti di linea a doppio binario passò da km. 4.076 a km. **4.150** mentre al 30 giugno 1933 erano ancora in corso lavori per il raddoppiamento di altri 78 km. di linee.

La lunghezza delle linee esercitate a trazione elettrica è cresciuta da km. 2.033 a km. **2.091** che rappresenta il 12,35 per cento della lunghezza totale della Rete.

Il traffico che si svolge su queste linee è molto intenso e rappresenta circa il 25 per cento di quello complessivo della Rete (12.539 milioni di tonn.-km. virtuali rimorciate su un totale di 50.738 milioni).

Se si fosse dovuto ancora provvedere con la trazione a vapore a servire questo traffico sarebbero occorse durante il 1932-33 circa 630 mila tonnellate di carbone.

Al 30 giugno 1933 erano in corso i lavori per l'elettrificazione di altri **1.456** km. di linee, in base al nuovo programma di estensione della trazione elettrica disposto dal Governo Fascista.

Tale programma prevede l'estensione della trazione elettrica ad altri 4.400 km. di linee della rete durante il prossimo dodicennio.

Nuovi impianti e miglioramenti di quelli esistenti. — Le somme impegnate durante l'esercizio 1932-33 per lavori in genere alle linee ed alle loro dipendenze furono **237** milioni di fronte a 101 milioni impegnati nel precedente esercizio.

Speciale importanza hanno assunto le somme impegnate per l'elettrificazione delle linee in relazione al programma di cui si è già fatto cenno. Le somme all'uopo impegnate nel 1932-33 risultarono di **579** milioni di fronte ai 14 milioni dell'anno precedente. (1)

Le spese effettivamente consumate nell'esercizio 1932-33 ammontarono a **27** milioni per i lavori di elettrificazione ed a **136** milioni per gli altri lavori in genere, come è specificato nel seguente specchio.

	Milioni spesi nel	
	1932-33	1931-32
Lavori di elettrificazione	27	54
Raddoppiamento di binari.....	17	24
Rinforzo armamento	23	27
Sistemazione linee ed opere in muratura	17	24
Ponti in ferro.....	5	12
Ampliamento stazioni	53	118
Sistemazione officine, depositi, ecc.	4	6
Apparati centrali e di blocco.....	11	21
Lavori diversi.....	6	14

Per quanto riguarda la sensibile riduzione delle spese incontrate nel 1932-33 rispetto a quelle dell'esercizio precedente è da tener presente che essa è stata anche causata dalle sensibili diminuzioni verificatesi nei prezzi dei materiali e nei costi della mano d'opera.

Personale. — I provvedimenti disposti fino dall'esercizio 1930-31 per ottenere le massime riduzioni possibili nella consistenza del personale, hanno avuto applicazione anche nell'esercizio 1932-33 nel quale si è potuto ottenere una riduzione di **6.048** agenti di fronte a quelle di 5.698 e di 10.096 agenti rispettivamente ottenute negli anni 1931-32 e 1930-31.

Al 30 giugno 1933 si è pertanto raggiunta la consistenza di **138.858** agenti che corrisponde a 8,21 agenti per chilometro di rete esercitata.

Durante l'esercizio 1932-33 il quantitativo medio di agenti in servizio fu di **141.215** di fronte a 147.438 dell'anno precedente, con una diminuzione, quindi di 6.223 agenti.

(1) Le dette somme non comprendono il materiale di esercizio.

Devesi ora tener presente che, mentre nei due esercizi precedenti insieme con le riduzioni di personale si avevano anche riduzioni di prestazioni, nel 1932-33 invece si è avuto un aumento di tali prestazioni, come è dimostrato dalle seguenti cifre:

	Milioni di treni-Km. effettuati	Quantitativo medio di personale
1929-30	149	161.926
1930-31	138	158.166
1931-32	132	147.438
1932-33	141	141.215

Le spese complessivamente sostenute per il personale nel 1932-33 ammontarono a **2.114** milioni, comprese le spese generali.

In confronto delle spese corrispondenti sostenute nel 1931-32 (milioni 2.193) si ebbe quindi una diminuzione di 79 milioni pari al 3,6 %.

Tale diminuzione deriva in parte dalla riduzione quantitativa degli agenti ed in parte dalle riduzioni degli stipendi e delle competenze disposte con i provvedimenti legislativi del 1930 e 1931, ed è stata ottenuta nonostante l'aumento di 20 milioni circa verificatosi nell'onere che l'Amministrazione sostiene per le pensioni (394,2 milioni nel 1932-33 di fronte a 374,6 milioni del 1931-32).

Materiale rotabile. — Durante l'esercizio 1932-33 entrarono in servizio sulla rete a scartamento normale e ridotto **24** locomotive elettriche, **6** autovetture, **273** carrozze, **181** bagagliai, **1** carro.

Uscirono di servizio 200 locomotive a vapore, 2 automotrici elettriche, 6.079 veicoli.

In relazione a ciò la dotazione di materiale rotabile al 30 giugno 1933, presentò, rispetto a quella del 30 giugno 1932, le seguenti variazioni:

locomotive ed automotrici a vapore, diminuzione da 5.433 a **5.233**;

locomotive ed automotrici elettriche, aumento da 945 a **967**;

automotrici diverse e locomotive a nafta per manovre, aumento da 12 a **13**;

autovetture, aumento da 2 a **8**;

carrozze, diminuzione da 8.292 a **8.257**;

bagagliai e postali, aumento (1) da 4.279 a **4.708**;

carri, diminuzione da 147.435 a **141.762**.

Le ordinazioni di nuovo materiale passate durante l'esercizio 1932-33 si riferiscono a **73** locomotive elettriche, **2** automotrici elettriche e **2** rimorchi per dette, **70** autovetture, **21** carrozze e **13** carri.

(1) Nell'aumento verificatosi ha influito anche la cessione di 380 carrozze postali fatta dall'Amministrazione delle poste alle ferrovie dello Stato.

Tenuto conto di queste e delle rimanenze delle precedenti ordinazioni, risultavano al 30 giugno 1933 in costruzione **73** locomotive elettriche, **2** automotrici elettriche, **2** rimorchi per le medesime, **70** autovetture, **67** carrozze e **12** carri.

La riduzione verificatasi nel traffico merci e le variazioni introdotte nella composizione dei treni viaggiatori permisero di ridurre alquanto il lavoro di manutenzione dei rotabili.

Le condizioni del parco però furono mantenute sempre buone come si può rilevare dal seguente specchietto che indica le percentuali di rotabili fuori servizio per guasti rispetto alla dotazione media:

	LOCOMOTIVE A VAPORE	LOCOMOTIVE ELETTRICHE	CARROZZE	BAGAGLIAT	CARRI
1930-31.....	13 -	9,4	17,3	18,5	6,9
1931-32.....	10,4	9,4	13,6	18,6	7,3
1932-33.....	10,1	9,1	11,9	11,7	5,8

Traffico. — Nelle precedenti relazioni si è già messa in evidenza la rapida diminuzione verificatasi nel traffico della Rete a partire dall'esercizio 1929-30, diminuzione che è comprensivamente dimostrata dalla riduzione dei prodotti annuali:

esercizio 1929-30 milioni 4.646

» 1930-31 » 3.980 riduzione del 14,3 %

» 1931-32 » 3.328 » del 16,4 %.

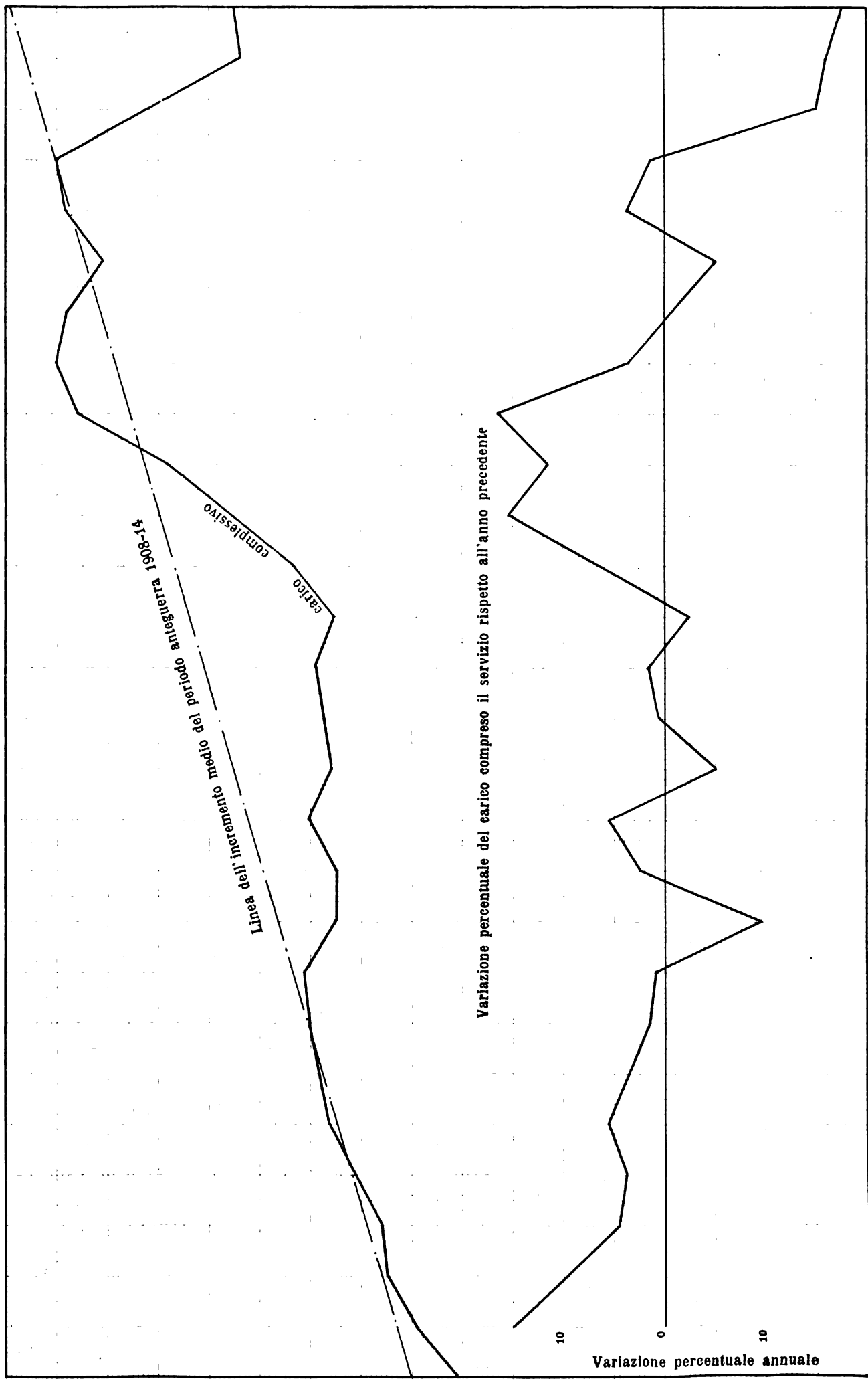
La diminuzione di questi valori è continuata anche nell'esercizio 1932-33, nel quale i prodotti del traffico si sono ridotti a **2.985** milioni, con una diminuzione percentuale del 10,3 rispetto al valore corrispondente del precedente esercizio.

Devesi ora mettere in evidenza il fatto che, nel 1932-33, i valori del traffico hanno mostrato tendenza a riavvicinarsi sempre più ai valori corrispondenti dell'anno innanzi, mentre nel 1931-32 si manifestava la tendenza opposta, come è dimostrato dal seguente specchietto:

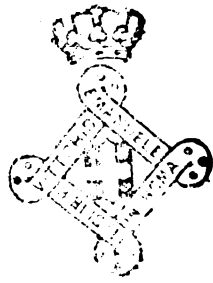
		Diminuzione rispetto al corrispondente periodo del- l'esercizio precedente
Numero dei viaggiatori .	1° semestre 1931-32	14,65 %
	2° » 1931-32	11,82 %
	1° » 1932-33	6,44 %
	2° » 1932-33	0,14 %
Tonnellate di merci.....	1° semestre 1931-32	16,33 %
	2° » 1931-32	17,40 %
	1° » 1932-33	14,79 %
	2° » 1932-33	9,50 %

Variazioni del carico merci sull'intera rete dall'esercizio 1905-06 al 1932-33

Millioni di tonnellate
70
60
50
40
30
20
10
0



1932-33
1931-32
1930-31
1929-30
1928-29
1927-28
1926-27
1925-26
1924-25
1923-24
1922-23
1921-22
1920-21
1919-20
1918-19
1917-18
1916-17
1915-16
1914-15
1913-14
1912-13
1911-12
1910-11
1909-10
1908-09
1907-08
1906-07
1905-06



Come si vede, le oscillazioni sono andate rapidamente attenuandosi dando, specialmente nel primo semestre 1933, la speranza di una prossima stabilizzazione del traffico, se non di una decisa ripresa.

I principali elementi del traffico viaggiatori e merci relativi all'esercizio 1932-33 paragonati con gli elementi corrispondenti dell'esercizio precedente sono riassunti nello specchio qui appresso riportato:

	1932-33	1931-32	Differenze percentuali
<i>Traffico viaggiatori</i>			
Milioni di viaggiatori	80,5	83,5	— 3,68
Milioni di viaggiatori-km.	6.293	6.527	— 3,59
Prodotti viaggiatori e bagagli, milioni di lire.	1.181	1.255	— 5,93
Prodotto medio del viaggiatore-km., in lire	0,182	0,187	— 2,67
Prodotto medio del treno-km. viaggiatori (compresi i bagagli), in lire	12,43	15,09	— 17,63
<i>Traffico merci</i>			
Milioni di tonnellate spedite	35,6	40,6	— 12,45
Milioni di tonnellate-km. trasportate.	8.659	9.598	— 9,79
Prodotto del traffico merci in milioni di lire	1.804	2.073	— 12,96
Prodotto medio per tonnellate-km. in lire	0,205	0,211	— 2,89
Prodotto medio per treno-km. in lire	40,17	43,62	— 5,62

La riduzione che si rileva per i prodotti medii del viaggiatore-km. e delle tonnellata-km. di merce dipendono prevalentemente dalle facilitazioni di tariffe che l'Amministrazione ha concesso per stimolare il traffico e battere la concorrenza automobilistica.

Le diminuzioni verificatesi nei prodotti medii dei treni-km. dipendono non solo dalle riduzioni di tariffa, ma anche dalle maggiori facilitazioni concesse al pubblico con una larga rete di treni leggeri sia per il servizio merci sia specialmente per il servizio viaggiatori.

Per quanto riguarda le merci, si indicano nel seguente specchio, come si è fatto negli anni precedenti, le principali categorie di merci trasportate, rappresentanti da sole circa la metà del traffico merci della Rete. Per tali merci sono messi a confronto il tonnello ed il prodotto del 1932-33 con i dati corrispondenti del 1931-32.

PRINCIPALI CATEGORIE DI MERCI TRASPORTATE.

	MILIONI DI TONNELLATE			INTROITI IN MILIONI		
	1932-33	1931-32	Variazioni %	1932-33	1931-32	Variazioni %
Combustibili per il pubblico ..	7,38	7,2	+ 1,70	184	179	+ 2,70
Combustibili per l'Amministrazione.....	2,10	2,2	- 3,03	—	—	—
Materiali da costruzione.....	3,8	6,7	- 42,49	101	159	- 36,30
Legnami	1,2	1,7	- 28,48	76	105	- 27,63
Metalli e macchine	2,7	2,9	- 7,20	121	137	- 11,40
Cereali e farine	3,9	4,3	- 24,72	113	144	- 20,95
Vino, riso e prodotti agricoli diversi	3,8	3,8	—	226	204	+ 9,35
Oli, petroli, ecc.....	1,5	1,5	—	103	105	+ 1,76
Bestiame vivo e carni macellate	0,23	0,27	- 15,00	32	46	- 31,25

Esercizio. — La percorrenza complessiva dei treni (compreso il servizio) durante l'esercizio 1932-33 è risultata di **141** milioni di chilometri di fronte ai 132 milioni dello scorso esercizio.

L'aumento però dipende esclusivamente dai treni viaggiatori, per i quali la percorrenza è stata accresciuta da 83 milioni a **95** milioni di km.

Pei treni merci invece, in relazione alla riduzione del traffico, si è ottenuta una diminuzione della percorrenza da 48 a **45** milioni di km.

Il notevole aumento di **12** milioni di km. apportato alla percorrenza dei treni viaggiatori, deriva per circa 500 mila km. dal maggior quantitativo di treni speciali che si son dovuti effettuare per i visitatori della Mostra della Rivoluzione Fascista, per i pellegrinaggi dell'Anno Santo, ecc., ma per la massima parte è conseguenza delle maggiori facilitazioni che si è ritenuto opportuno di offrire al pubblico, in via permanente, sia con l'istituzione di nuovi treni rapidi, direttissimi e di lusso, sia con il maggiore sviluppo dato ai treni leggeri.

L'istituzione dei nuovi treni rapidi, direttissimi e di lusso ha portato un aumento di circa 1 milione e mezzo di chilometri nella percorrenza dei treni, mentre la maggiore estensione data ai treni leggeri ha richiesto un aumento di circa 10 milioni di chilometri nella percorrenza complessiva dei treni viaggiatori.

L'istituzione di questi treni leggeri, che vanno rapidamente estendendosi anche su molte ferrovie estere, è una delle caratteristiche più salienti del servizio ferroviario di questi ultimi anni.

È noto che fino a poco tempo fa, la tendenza comunemente seguita era quella di accrescere sempre più il tonnellaggio dei treni, impiegando locomotive più potenti, allo scopo di abbassare progressivamente il costo unitario del viaggiatore-

Dati principali relativi all'esercizio 1932-33

(Rete a scartamento normale e ridotto)

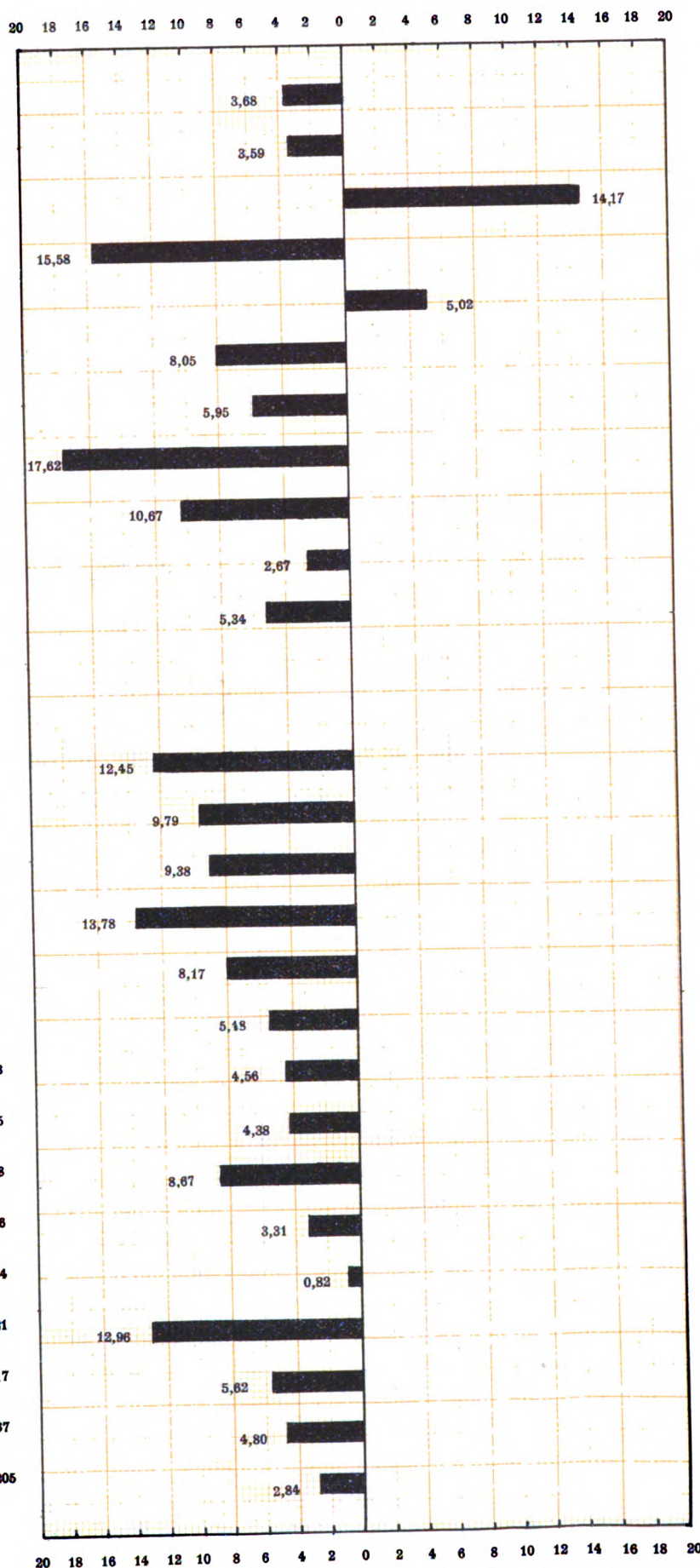
Variazioni percentuali rispetto all'esercizio precedente

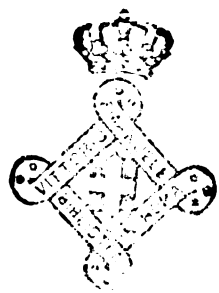
Viaggiatori

in diminuzione

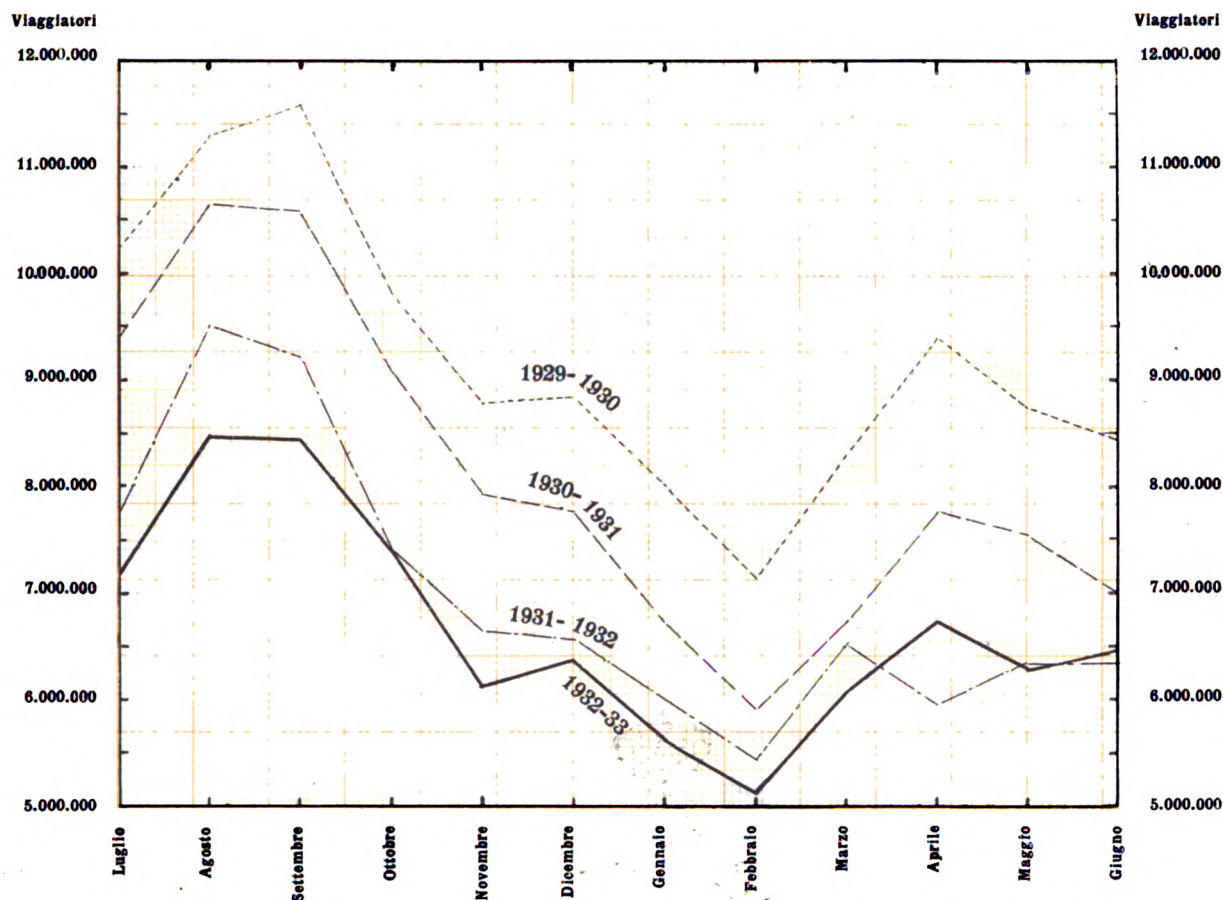
in aumento

Viaggiatori		Quantità numeriche	
Numero dei biglietti	milioni	80,5	
Viaggiatori-Km.	milioni di viag.-Km.	6.292,8	
Percorrenze treni viaggiatori	milioni di Km.	95,0	
Viaggiatori per treno	Numero	66,21	
Percorrenze carrozze	milioni di assi-Km.	1.703,5	
Quantità assi-carrozze per treno	Numero	17,92	
Introito traffico viaggiatori	milioni di lire	1.145,9	
Introito medio per treno-Km.	Lire	12,06	
Introito medio per asse-Km.	Lire	0,87	
Introito per viaggiatori-Km.	Lire	0,182	
Introito dei bagagli	milioni di lire	35,2	

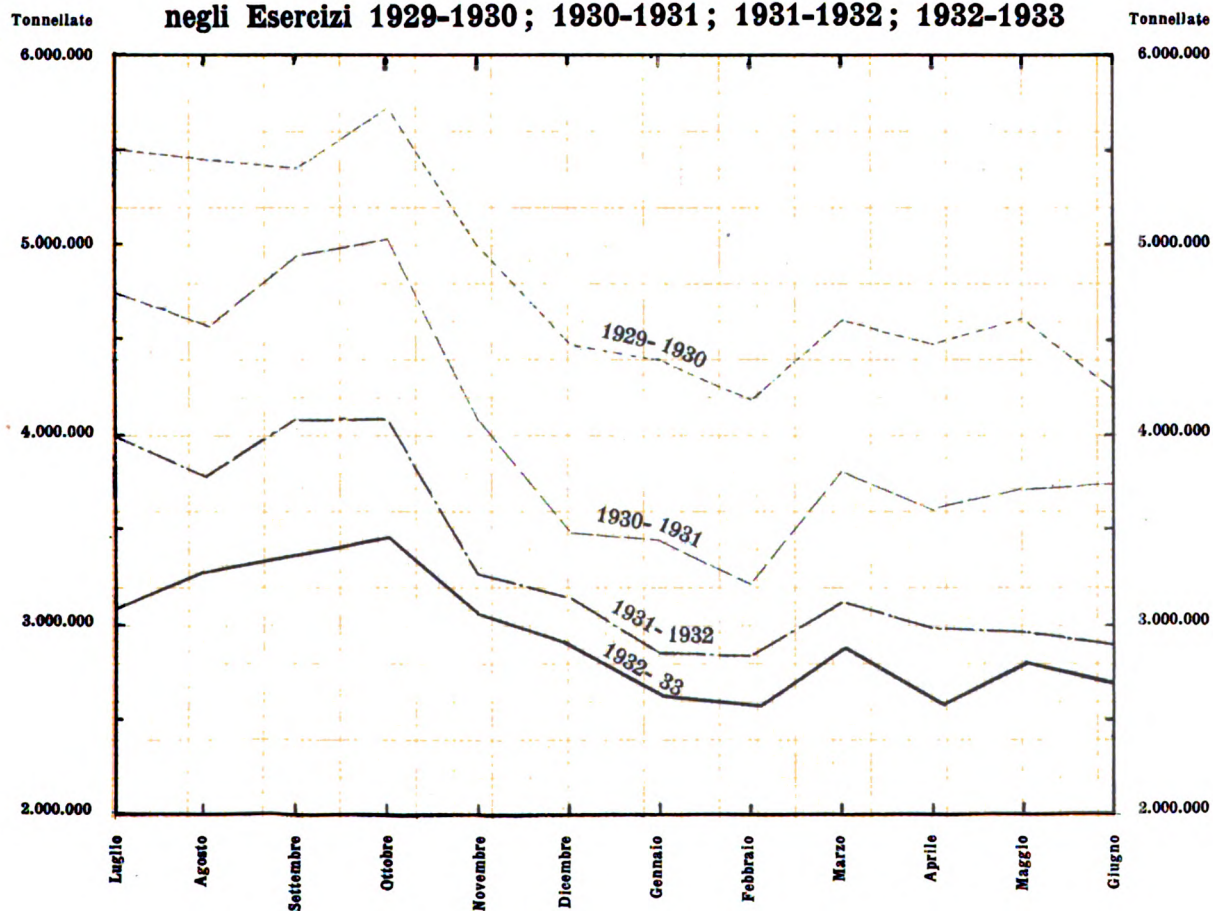


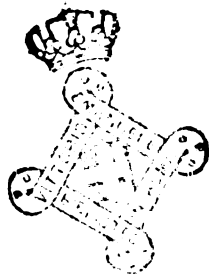


**Quantitativo mensile dei viaggiatori
negli Esercizi 1929-1930; 1930-1931; 1931-1932; 1932-1933**



**Quantitativo mensile di Tonnellate caricate sulla rete per il pubblico
negli Esercizi 1929-1930; 1930-1931; 1931-1932; 1932-1933**





chilometro. Ciò però presupponeva che il coefficiente d'utilizzazione dei treni restasse invariato. Con la riduzione del traffico, dovuta alla crisi generale ed alla concorrenza automobilistica, si è invece rapidamente abbassata detta utilizzazione specialmente sulle linee secondarie, e perciò si è affacciata l'opportunità di ridurre la composizione dei treni, per non rimorchiare un inutile peso morto.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, pertanto, dopo aver provveduto ad abolire, in molti treni, le vetture di prima classe che viaggiavano quasi vuote, ha cominciato ad istituire su molte linee secondarie ed anche su qualche linea principale, treni leggeri, rimorchianti in generale 8 assi di carrozze di III classe. Tali treni marciano ad elevata velocità, riducendo inoltre al minimo i perditempo per avviamento, arresto e soste nelle stazioni. Essi sono scortati da un solo agente del movimento e, date le loro caratteristiche, permettono di utilizzare molto meglio il personale di macchina ed il materiale sia di trazione che di rimorchio, con vantaggio dell'economia dell'esercizio.

La prima comparsa di questi treni leggeri sulla Rete italiana avvenne il 1° marzo 1932 e pochi giorni di esperienza sono stati sufficienti per consigliare una larga estensione del provvedimento. Infatti alla fine di maggio 1932 era già impostato in orario un notevole quantitativo di treni leggeri per una percorrenza giornaliera di 26.500 chilometri, e tale percorrenza fu aumentata a 27.290 chilometri al 1° luglio 1932 raggiungendo poi km. 37.358 nel giugno 1933. La percorrenza complessiva effettuata da tali treni nell'esercizio 1932-33 risultò di 11.500.000 chilometri superiore di 10.000.000 chilometri a quella effettuata nell'esercizio precedente.

Devesi ora notare che, mentre una parte di questi treni leggeri era destinata a sostituire normali treni viaggiatori su linee a scarso traffico, o treni misti che, in seguito alla crisi del traffico, non portavano più carri merci, un'altra parte è stata istituita per integrare il servizio delle linee sulle quali la concorrenza automobilistica aveva avuto maggiore influenza o si temeva che potesse assumerne in seguito.

Con l'entrata in servizio delle automotrici a scoppio già ordinate (1) ci si ripromette di aumentare notevolmente la frequenza e la velocità dei treni leggeri, cosa di grande importanza per le ferrovie italiane dove la lunghezza media dei viaggi è piuttosto elevata, ed inoltre di realizzare altre sensibili economie nelle spese di effettuazione dei treni stessi.

Come si accennò nella relazione dello scorso anno, un servizio di treni frequenti con automotrici a scoppio, di tipo però diverso da quello delle ultime ordinate, è stato attivato sulla linea di Cerignola fino dal febbraio 1932. Esso ha continuato a funzionare con piena soddisfazione, durante l'esercizio 1932-33.

(1) Vedi notizie particolareggiate a pag. 107.

Il servizio dei treni popolari è stato effettuato nell'estate 1933 anche con maggior larghezza dell'anno precedente, ed ha sempre più incontrato il favore del pubblico.

Il quantitativo di viaggiatori trasportati risultò di **864.297** di fronte agli 833.943 dello scorso anno, nonostante che quest'anno servizi del genere siano stati effettuati anche su molte ferrovie esercitate da Società private e nonostante che fossero state concesse nello stesso tempo per diverse stazioni delle ferrovie dello Stato forti riduzioni individuali di tariffe. Il quantitativo medio di viaggiatori per treno risultò di **752**.

Il servizio speciale per i pellegrinaggi dell'Anno Santo, iniziatosi col 1° aprile 1933, ha richiesto fino al 30 giugno 1933, l'effettuazione di **144** treni straordinari. Tale servizio si è svolto sempre con perfetta regolarità, pur tenendo conto dell'aumentato numero dei treni viaggiatori ordinari, e della contemporanea effettuazione di altri 1.039 treni straordinari per i visitatori alla Mostra della Rivoluzione Fascista, per i partecipanti ad adunate, congressi, ecc. e per le gite popolari.

Per quanto riguarda il servizio merci, si è già detto che la percorrenza complessiva è stata ridotta da 48 a **45** milioni di chilometri.

Il servizio viaggiatori con i treni merci che nel 1931-32 era stato effettuato per una percorrenza di 6.218.719 chilometri fu ridotto nel 1932-33 ad una percorrenza di **2.419.570**.

Nonostante la diminuzione del traffico merci, si è durante lo stesso esercizio 1932-33 ritenuto opportuno di mantenere integralmente la rete dei treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi, che si era attivata nell'anno precedente (10.254 treni-chilometro al giorno) ed aumentare anzi la rete dei treni rapidi leggeri per il trasporto del collettame (da 4.138 a 6.900 treni-Km. al giorno). Tale provvedimento, mentre ha contribuito ad abbassare la media complessiva dei carri in composizione dei treni merci (da 61,6 a **59,6** assi) ha, d'altra parte, permesso di assicurare la buona utilizzazione del materiale e la sollecita resa dei trasporti così apprezzata dal pubblico.

Come si era verificato anche nello scorso anno, anche nel 1932-33 il tonnellaggio delle spedizioni a carro completo ha subito una riduzione maggiore di quella dei trasporti in collettame. Perciò l'utilizzazione media dei carri merci ne è risultata alquanto inferiore (tonn. **4,84** di merce per asse carro caricato, invece di 4,88 dell'anno precedente).

Per questa ragione inoltre, ed anche per il maggiore sviluppo dato ai treni rapidi leggeri, il carico medio di merce per ogni treno discese da tonnellate 202 a tonnellate **193**.

L'andamento generale dei treni, anche nel 1932-33 risultò pienamente soddisfacente, nonostante che ne fosse cresciuta la percorrenza complessiva e la velocità e fosse sensibilmente diminuito il personale, come si è già accennato sopra.

Gli inconvenienti alle locomotive che richiesero lo spostamento della riserva o che causarono sensibili ritardi alla marcia dei treni, furono **1.437** per la trazione a vapore e **504** per la trazione elettrica di fronte a 1.501 e 598 rispettivamente verificatisi nell'anno precedente.

Gli accidenti di servizio furono soltanto **387** di fronte a 496 dell'esercizio 1931-32. Il quantitativo di morti nei detti accidenti risultò di **300** di fronte a 358 e quello dei feriti risultò di **442** di fronte a 1.022.

Merita speciale menzione la sensibile diminuzione verificatasi negli indennizzi per avarie, furti ed altre anomalie dei trasporti merci, per i quali si dovettero pagare nel 1932-33 soltanto lire **652.905** in confronto di lire 1.641.592 pagate nell'esercizio precedente (1). Anche tenendo conto della contrazione del traffico e della riduzione verificatasi nei prezzi unitari delle merci, la detta riduzione è così forte che dà una tangibile riprova della regolarità raggiunta nell'esecuzione dei trasporti merci sulla nostra rete e della utilissima azione di vigilanza esercitata dalla Milizia ferroviaria.

Influenza dei trasporti automobilistici. — Nell'anno finanziario 1932-33 ha continuato a gravare sull'esercizio delle ferrovie dello Stato la concorrenza dei trasporti automobilistici su strada, la quale è andata anzi maggiormente sviluppandosi.

Per quanto riguarda i viaggiatori riesce assai difficile poter valutare il quantitativo che è stato sottratto al servizio ferroviario, ma a dare un'idea di tale sottrazione può riuscir utile conoscere che durante l'esercizio 1932-33, secondo i dati pubblicati dall'E.N.I.T. sul movimento turistico, sono venuti dall'estero per ferrovia 811.000 viaggiatori, mentre ne son venuti a mezzo di automobili 1.372.000.

Per quanto riguarda le merci l'Amministrazione ha ripetuto anche quest'anno a varie riprese degli scandagli sul movimento camionistico concorrente ed ha ricavato elementi che permetterebbero di stabilire che, verso la fine dell'esercizio, la parte di traffico merci assorbita dalla concorrenza camionistica può approssimativamente ragguagliarsi al 13 % del traffico ferroviario dell'intera rete, variamente distribuita nelle diverse regioni.

Pertanto ci troviamo ancora in un periodo di progressiva espansione del mezzo concorrente e quindi di progressiva contrazione del traffico ferroviario, nonostante gli sforzi diretti ad attenuarla.

(1) Non sarà inutile ricordare ancora che nell'esercizio 1921-22 si pagarono per gli stessi titoli ben 120 milioni di lire.

Come è noto la progressiva espansione dei trasporti con autocarri è favorita dal numero sempre crescente di veicoli messi in circolazione (1), dai miglioramenti che si introducono nella rete stradale con apertura anche di nuove importanti arterie (quali ad esempio il nuovo ponte sulla Laguna di Venezia) e specialmente dalla libertà di cui godono i vettori automobilistici, per quanto riguarda la scelta del traffico, la fissazione dei prezzi di trasporto, l'effettuazione del servizio senza limite nella durata del lavoro, ecc.

Tale progressiva espansione dei trasporti automobilistici rende naturalmente ogni anno più grave la situazione delle ferrovie e sempre più difficile l'azione di difesa o di adattamento.

Le ferrovie dello Stato han continuato anche nel 1932-33 a svolgere il programma di miglioramenti dei propri servizi accompagnati da agevolazioni di tariffe.

Per quanto riguarda le agevolazioni di tariffe nel servizio dei viaggiatori sono specialmente da segnalare le riduzioni accordate, molto più largamente che in passato, per favorire viaggi individuali e collettivi con la mitezza della spesa.

Per dare un'idea dell'azione di difesa operata nel campo dei trasporti di merce, basta citare che sono state accordate riduzioni di tariffa, nella misura media del 20 %, a circa quattro milioni di tonnellate, sia mediante concessioni annuali, sia per trasporti occasionali.

Per attirare alla ferrovia le merci che provengono o sono destinate a località non toccate dalle ferrovie, ma servite da regolari linee automobilistiche viaggiatori, è stato istituito un servizio combinato fra le ferrovie dello Stato e le dette linee automobilistiche, che permette al pubblico di compiere nella propria sede tutte le operazioni di spedizione e di ritiro delle merci, senza doversi recare presso le stazioni ferroviarie.

Sulle ferrovie dello Stato è stata maggiormente curata e sensibilmente estesa, come si è già detto, la rete dei treni merci leggeri per la rapida raccolta e resa delle merci in collettame.

Ma il servizio che ha avuto più larga estensione è stato, come pure si è accennato, quello dei treni viaggiatori leggeri.

Questi hanno incontrato il favore del pubblico e su molte linee hanno permesso di recuperare una parte del traffico che era passato ai servizi automobilistici. In qualche caso anzi, tale fenomeno è stato talmente importante da determinare la cessazione del servizio concorrente.

In linea generale però non si può a meno di far rilevare che la riacquisizione del traffico importa gravi sacrifici per l'Azienda, sicchè i trasporti riconquistati,

(1) Dal giugno 1932 al giugno 1933 gli autocarri sono cresciuti da 77 a 86 mila, i rimorchi da 13 a 16 mila, le autovetture da 215 a 237 mila, i motocicli da 98 a 103 mila.

grazie alle facilitazioni di tariffe concesse, danno un introito notevolmente inferiore a quello che davano prima.

Risultati finanziari dell'esercizio 1932-33. — I risultati finanziari del 1932-33, confrontati con quelli dell'esercizio precedente, si possono riassumere nelle cifre indicate nel seguente specchio:

	1932-33	1931-32	Differenza
Prodotti del traffico..... milioni di lire	2.985	3.328	— 343
Introiti diversi..... »	144	167	— 23
TOTALI...	3.129	3.495	— 366
Spese d'esercizio ordinarie e complementari. milioni di lire	3.156	3.248	— 92
Residuo d'esercizio »	— 27	+ 247	— 274
Coefficiente d'esercizio	100,88 %	92,95 %	
Spese accessorie..... milioni di lire	592	566	+ 26
Entrate eventuali..... »	16	121	— 105
Avanzo della gestione..... »	—	—	—
Sovvenzione del Tesoro.....	603	198	+ 405

Aggiungendo alla riduzione di 366 milioni verificatasi nei prodotti del traffico e negli introiti diversi, quella di 105 milioni che han presentato le entrate eventuali, si ha una riduzione complessiva di introiti di **471** milioni.

Le spese ordinarie e complementari sono diminuite di 92 milioni, mentre sono invece aumentate di 26 milioni le spese accessorie. La riduzione totale delle spese è pertanto risultata di 66 milioni, che risulta inferiore per 405 milioni a quella verificatasi nelle entrate.

In conseguenza di ciò il disavanzo della gestione, che era stato nel 1931-32 di 198 milioni, si è accresciuto dei detti 405 milioni, raggiungendo il valore di **603** milioni.

Analizzando separatamente i singoli titoli di entrata e di spesa, possono farsi le seguenti considerazioni:

La diminuzione complessiva di 343 milioni (= 10,3 %) verificatasi nei prodotti del traffico deriva per 74 milioni (= 5,93 %) dalla riduzione dei prodotti viaggiatori e bagagli e per 269 milioni (= 12,96 %) da quella dei prodotti delle merci. Anche nel 1932-33, pertanto, come è accaduto negli anni precedenti, la riduzione è stata più grave per le merci che per i viaggiatori e bagagli.

Riferendoci all'esercizio 1929-30 dal quale si può ritenere che abbia avuto origine l'attuale depressione del traffico, si è avuto, fino al 30 giugno 1933, una diminuzione complessiva nei prodotti del traffico viaggiatori e bagagli e merci di 1.661 milioni pari al 35,75 %.

Passando a considerare le spese dobbiamo rilevare che, mentre negli anni precedenti fino al 1931-32, le spese d'esercizio (ordinarie e complementari) sono risultate inferiori alle entrate lasciando sempre un residuo attivo d'esercizio, nel 1932-33 invece le spese d'esercizio hanno leggermente superato le entrate, ed il coefficiente d'esercizio ha assunto il valore di **100,88** %.

Come si è fatto nelle relazioni degli anni precedenti, si riassumono nel seguente specchio le variazioni avvenute dal 1931-32 al 1932-33 nei principali titoli delle spese.

TITOLI DELLE SPESE	1932-33	1931-32	Differenze
	milioni di lire		
<i>Spese ordinarie.</i>			
Paghe e competenze accessorie del personale (escluso quello delle Officine)	1.448	1.535	— 87
Spese generali di personale	441	427	+ 14
Spese generali diverse	50	49	+ 1
Combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e delle navi-traghetto	287	335	— 48
Manutenzione delle linee	181	185	— 4
Manutenzione dei rotabili	438	473	— 35
Noli di materiale, indennizzi commerciali e forniture diverse	157	165	— 8
<i>Spese complementari.</i>			
Lavori di prevenzione e riparazione dei danni di forza maggiore	54	42	+ 12
Migliorie alle linee ed agli impianti	—	—	—
Rinnovamento dell'armamento	25	37	— 12
Rinnovamento del materiale rotabile	75	—	+ 75
TOTALE spese ordinarie e complementari...	3.156	3.248	— 92
<i>Spese accessorie</i>	592	566	+ 26
TOTALE GENERALE...	3.748	3.814	— 66

Come si vede, tutti i titoli delle spese ordinarie d'esercizio presentano delle riduzioni all'infuori di quello relativo alle spese generali nelle quali si è verificato un aumento di 14 milioni, dovuto ad un maggior carico di 20 milioni per le pensioni, compensato per 6 milioni da alcune economie realizzate.

Sono degne di speciale rilievo le riduzioni delle spese di personale già messe sopra in evidenza e quelle di **48** e di **35** milioni rispettivamente ottenute nel capitolo combustibile ed energia elettrica per la trazione dei treni e in quello della manutenzione dei rotabili. Tali economie sono state infatti ottenute mentre si provvedeva ad un servizio sia pure leggermente inferiore per il trasporto delle merci, ma notevolmente più largo per il trasporto dei viaggiatori.

Per quanto riguarda in modo particolare le spese di trazione, la riduzione nella spesa del combustibile (milioni 48) è dovuta in parte alla diminuzione delle tonnellate-km. virtuali rimorchiate nel servizio a vapore (**38.199** milioni rispetto a 39.336 del 1931-32) e in parte alla diminuzione verificatasi nel prezzo unitario del carbone consumato (da lire 120,69 a lire **100,90** la tonnellata).

Per la trazione elettrica si dovè rimorchiare un maggior quantitativo di tonnellate chilometro virtuali (**12.539** milioni invece di 11.858) ma la maggiore spesa derivante da ciò fu in parte compensata da una diminuzione realizzata nel costo unitario dell'energia consumata (lire **0,172** invece di lire 0,178 per Kwh) e perciò si ebbe una eccedenza di sole 500.000 lire rispetto alla corrispondente spesa dell'anno precedente.

Per quanto riguarda le spese di riparazione dei rotabili, la diminuzione da 473 a 438 milioni che si rileva dalle cifre del bilancio (1) deriva in parte da riduzioni ottenute nei prezzi delle materie e delle prestazioni all'industria privata, e in parte dalla sempre migliore organizzazione del lavoro che il Servizio materiale e trazione riesce ad ottenere nelle officine dell'Amministrazione.

La leggiera diminuzione verificatasi nelle spese di manutenzione delle linee (milioni 4; uguale a circa il 2%) è conseguenza della riduzione dei prezzi delle materie e delle prestazioni delle imprese private. È da notare anzi che, siccome queste ultime riduzioni hanno in generale raggiunto il 10%, la spesa sostenuta dall'Amministrazione nel 1932-33 rappresenta una maggior quantità di lavoro eseguito.

Se passiamo poi a considerare le spese complementari troviamo un maggiore assegno di 12 milioni per i lavori intesi a prevenire e riparare i danni di forza maggiore, il che conferma quanto si è detto sopra a proposito delle spese di manutenzione ordinaria, che cioè l'Amministrazione seguita, anche in questi anni di gravi difficoltà finanziarie, a dedicare tutte le cure necessarie per mantenere le linee in piena efficienza.

Per quanto riguarda la quota assegnata al rinnovamento dell'armamento, considerati i notevoli lavori da poco già eseguiti su quasi tutte le linee principali,

(1) Queste cifre non tengono conto dei residui. Vedi i particolari a pag. 23.

si è ritenuto ammissibile una piccola riduzione di 12 milioni sulla quota che era stata assegnata lo scorso anno (25 invece di 37 milioni).

Per il rinnovamento dei rotabili si è ripristinata l'assegnazione che era stata completamente soppressa lo scorso anno, fissandola nella somma di 75 milioni corrispondente alla quota di 2,50 % dei prodotti del traffico stabilita dalla legge organica.

Nelle spese accessorie infine è da rilevare che l'aumento di 26 milioni deriva dal cresciuto onere delle spese patrimoniali, (da 503 a **556** milioni) compensato in parte da alcune economie realizzate.

Devesi inoltre segnalare che l'onere per interesse ed ammortamento delle spese patrimoniali nei prossimi esercizi subirà un incremento sensibilmente maggiore in relazione allo svolgimento del programma dell'elettrificazione.

Situazione patrimoniale. — Il valore del patrimonio di natura industriale durante il 1932-33 è cresciuto da 39.254 a **39.333** in milioni di lire stabilizzate, come è indicato qui appresso:

	1932-33	1931-32
Linee, impianti e fabbricati	29.691	29.503
Materiale rotabile	7.441	7.457
Piroscafi e navi-traghetto	71	31
Materiale d'esercizio	591	569
Scorte di magazzino.....	1.155	1.341
Case economiche per i ferrovieri	384	353
	<hr/> 39.333 <hr/>	<hr/> 39.254 <hr/>

Del suindicato valore di 39.333 milioni, 20.706 rappresentano le spese effettivamente sostenute sia dallo Stato, sia dall'Amministrazione ferroviaria, mentre l'importo restante è il risultato della rivalutazione operata a seguito della stabilizzazione della lira.

Considerazioni generali sul bilancio. — Alla fine dello scorso esercizio finanziario l'Amministrazione doveva mettere in dubbio la possibilità di raggiungere forti economie ulteriori nelle spese di esercizio, ed esprimeva l'avviso che, se anche avesse potuto realizzare qualche altro vantaggio, questo sarebbe stato assorbito dall'inevitabile aumento di alcune spese e specialmente da quelle richieste per il miglioramento dei servizi.

Abbiamo invece veduto che l'Amministrazione ha ottenuto una diminuzione di 92 milioni nel complesso delle spese d'esercizio ordinarie e complemen-

tari, pur sostenendo un maggiore onere rispetto all'anno precedente di 20 milioni per le pensioni e quello di 75 milioni per il ripristino della quota di rinnovamento dei rotabili.

Se si tiene conto pertanto anche di questi due elementi si trova che l'economia complessiva realizzata nelle spese ordinarie e complementari dell'esercizio 1932-33 ascende a 187 milioni.

Tale economia deriva in parte dal ribasso verificatosi nei prezzi, ma per la massima parte è frutto del lavoro assiduo ed energico effettuato dall'Amministrazione per ricavare dal personale e dagli altri mezzi a disposizione, il massimo possibile rendimento.

Dopo avere raggiunto però questi risultati, si rende sempre più evidente che il miglioramento o il peggioramento dei bilanci dei futuri esercizi dipenderà esclusivamente dalle variazioni che subiranno i prodotti del traffico.

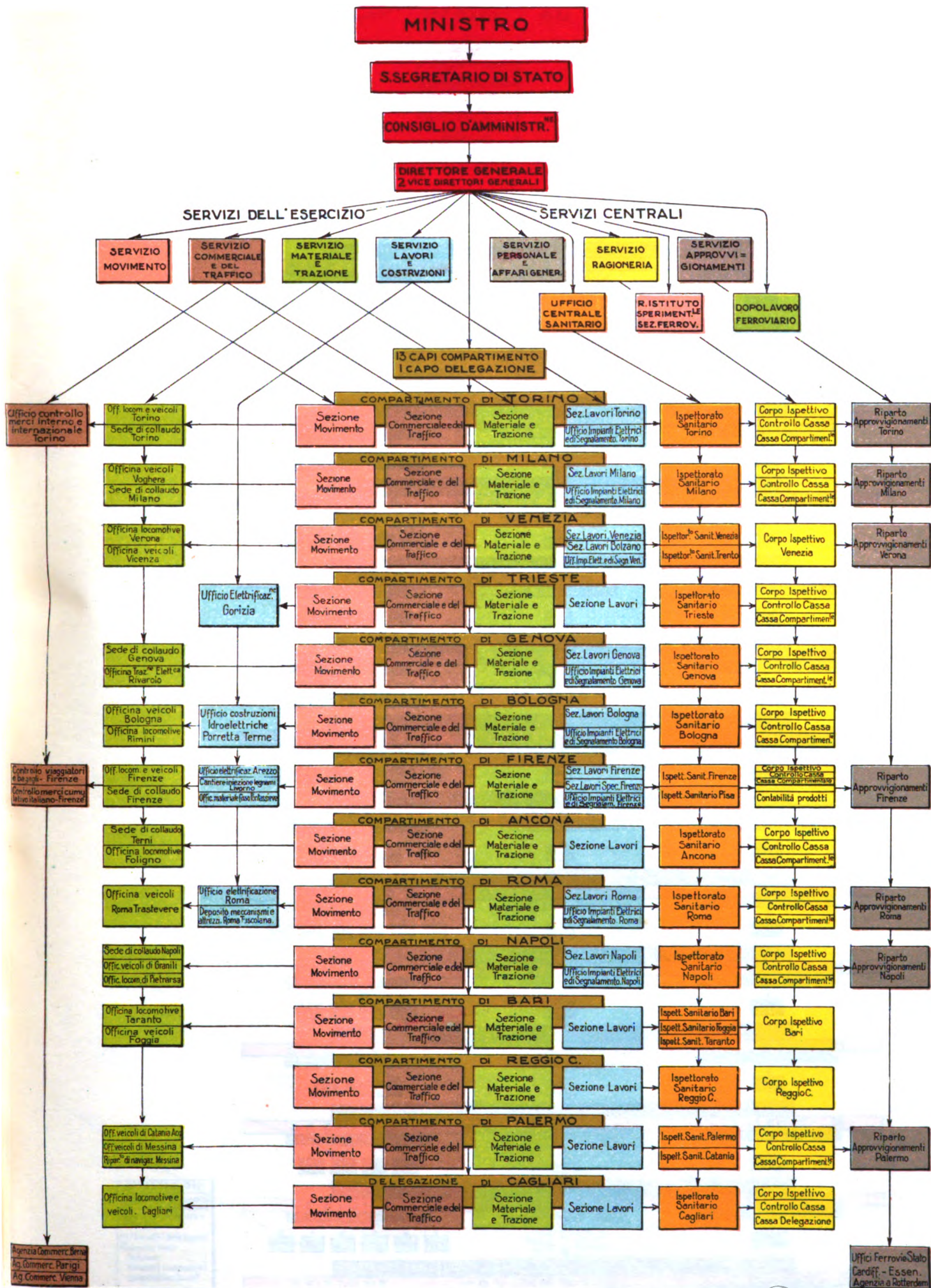
Abbiamo già visto che i risultati dell'esercizio 1932-33, specialmente nel secondo semestre, lasciavano sperare, se non in una ripresa, almeno in una stabilizzazione degli introiti al livello già raggiunto.

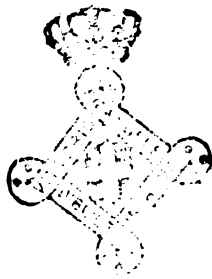
Disgraziatamente però i dati relativi ai primi mesi dell'esercizio 1933-34 accusano nuove riduzioni dei prodotti rispetto ai valori dei corrispondenti mesi del 1932-33. Queste riduzioni devono dipendere esclusivamente dall'acuirsi della concorrenza automobilistica, perchè molti segni oramai dimostrano che la depressione causata dalla crisi economica mondiale, va sensibilmente attenuandosi (1).

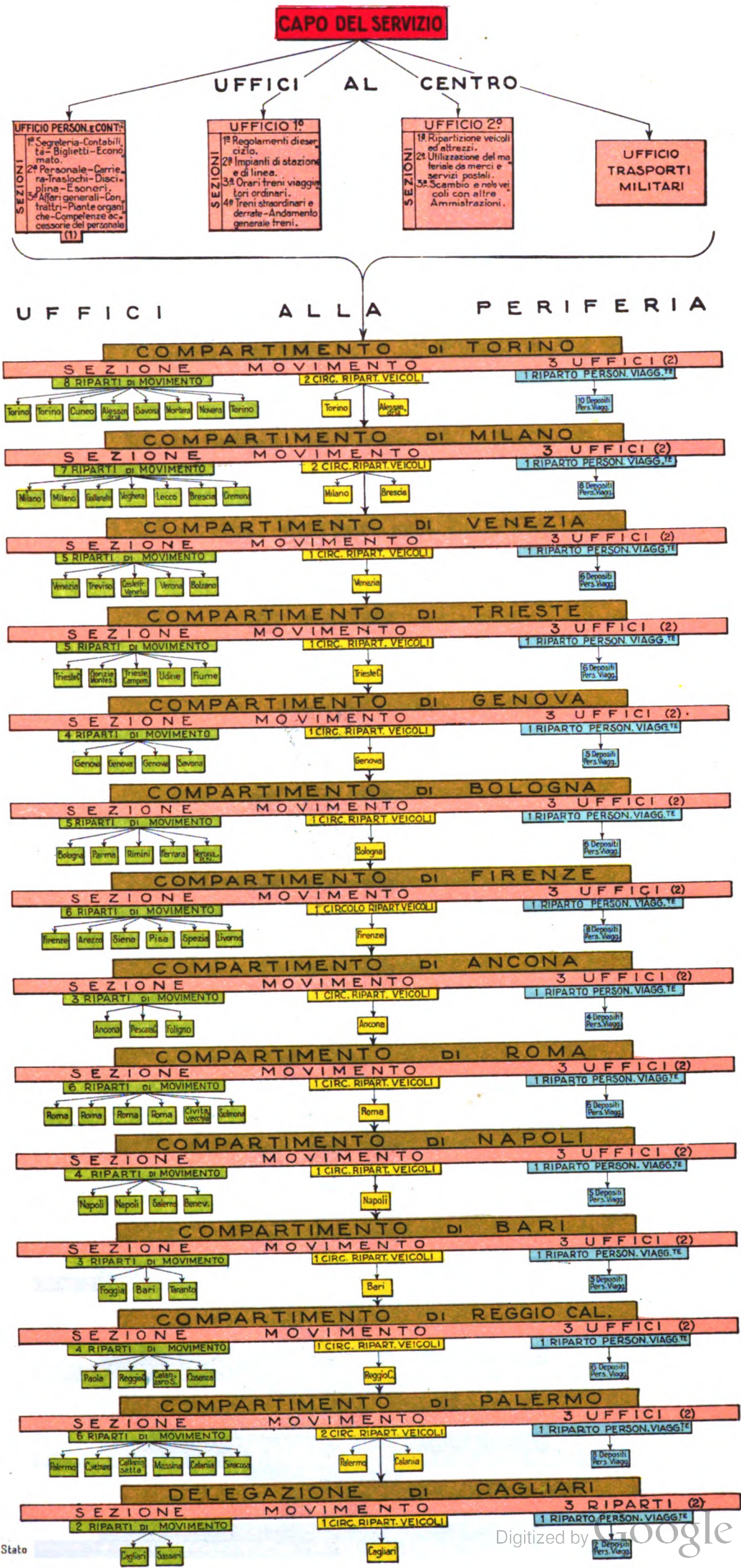
In queste condizioni l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, mentre continuerà a dare la sua migliore opera perchè il servizio pubblico, che le è stato affidato, corrisponda sempre meglio alle esigenze generali del Paese, non può nascondersi che i risultati finanziari dei prossimi esercizi subiranno ancora qualche inevitabile peggioramento.

(1) Basta al riguardo considerare che nel trimestre luglio-settembre 1933 il tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate al Porto di Genova è cresciuto del 14% rispetto al valore corrispondente dell'anno precedente, mentre nello stesso periodo il traffico ferroviario che fa capo a quel Porto è rimasto quasi invariato.

ORGANIZZAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO



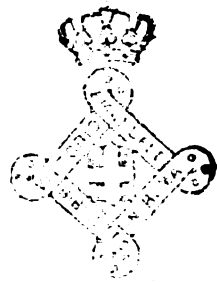




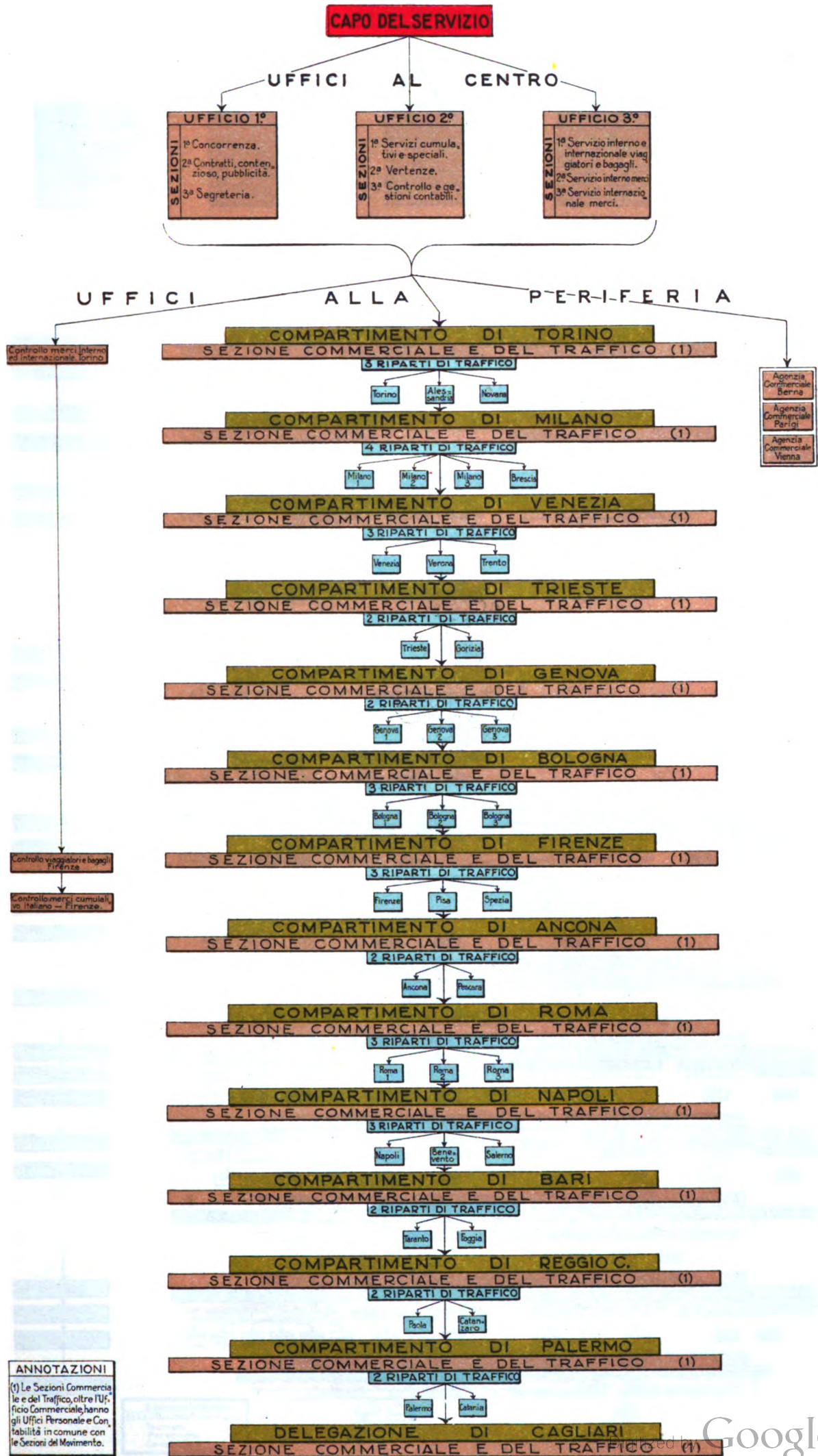
ANNOTAZIONI

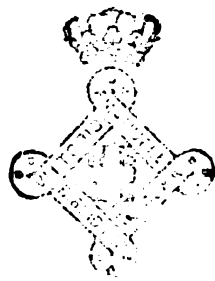
(1) L'Ufficio Personale e Contabilità è un'unità del servizio Movimento per il Serv. Commerciale e del Traffico.

(2) I tre uffici delle Sezioni Movimento sono: Personale | in comune col Contabilità | Serv. Comm.

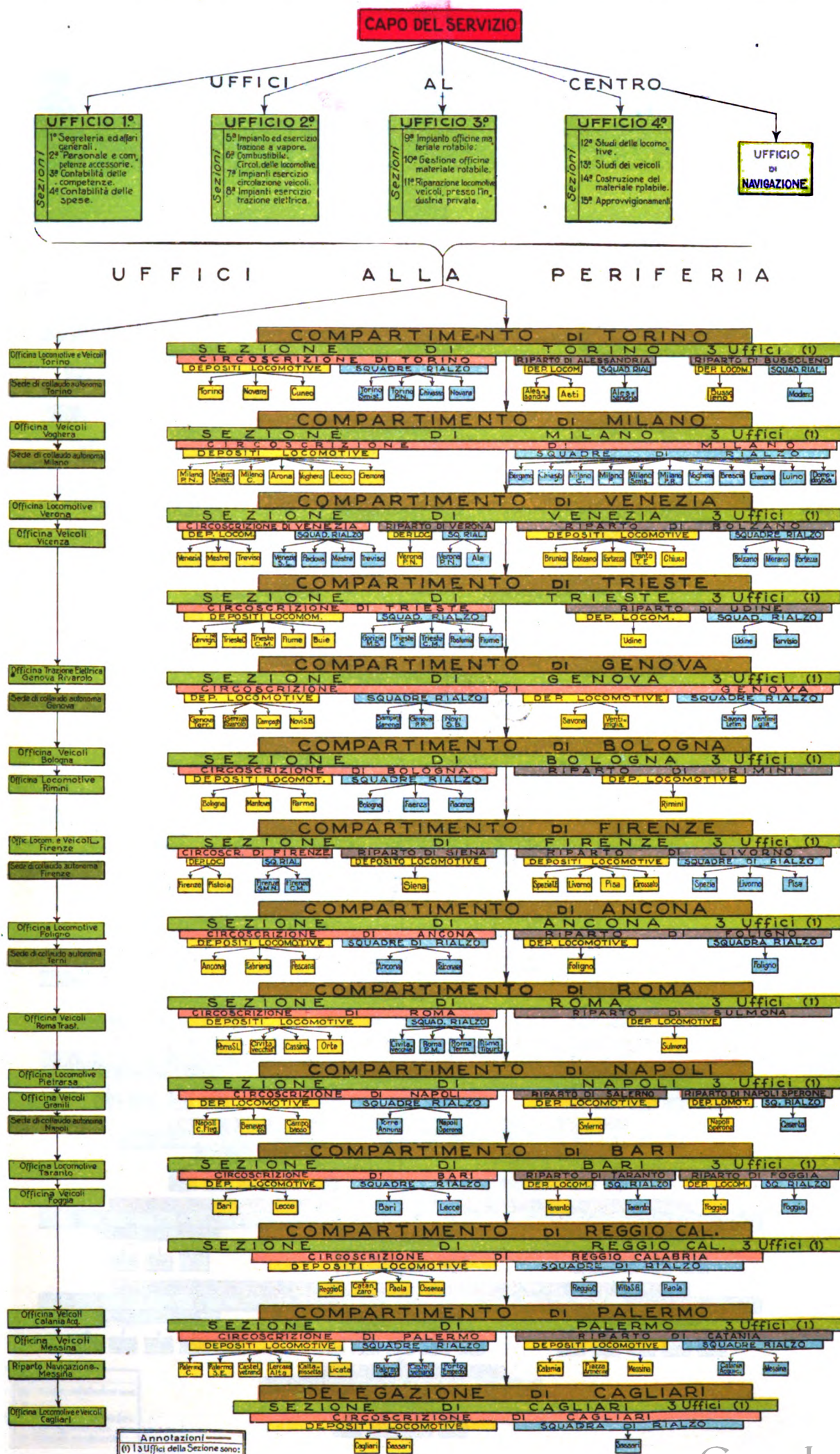


ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO COMMERCIALE E DEL TRAFFICO

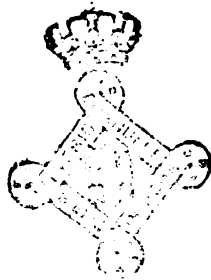




ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE



Annotazioni:
 (1) 1 Ufficio della Sezione sono:
 Tecnico.
 Personale.
 Contabilità.



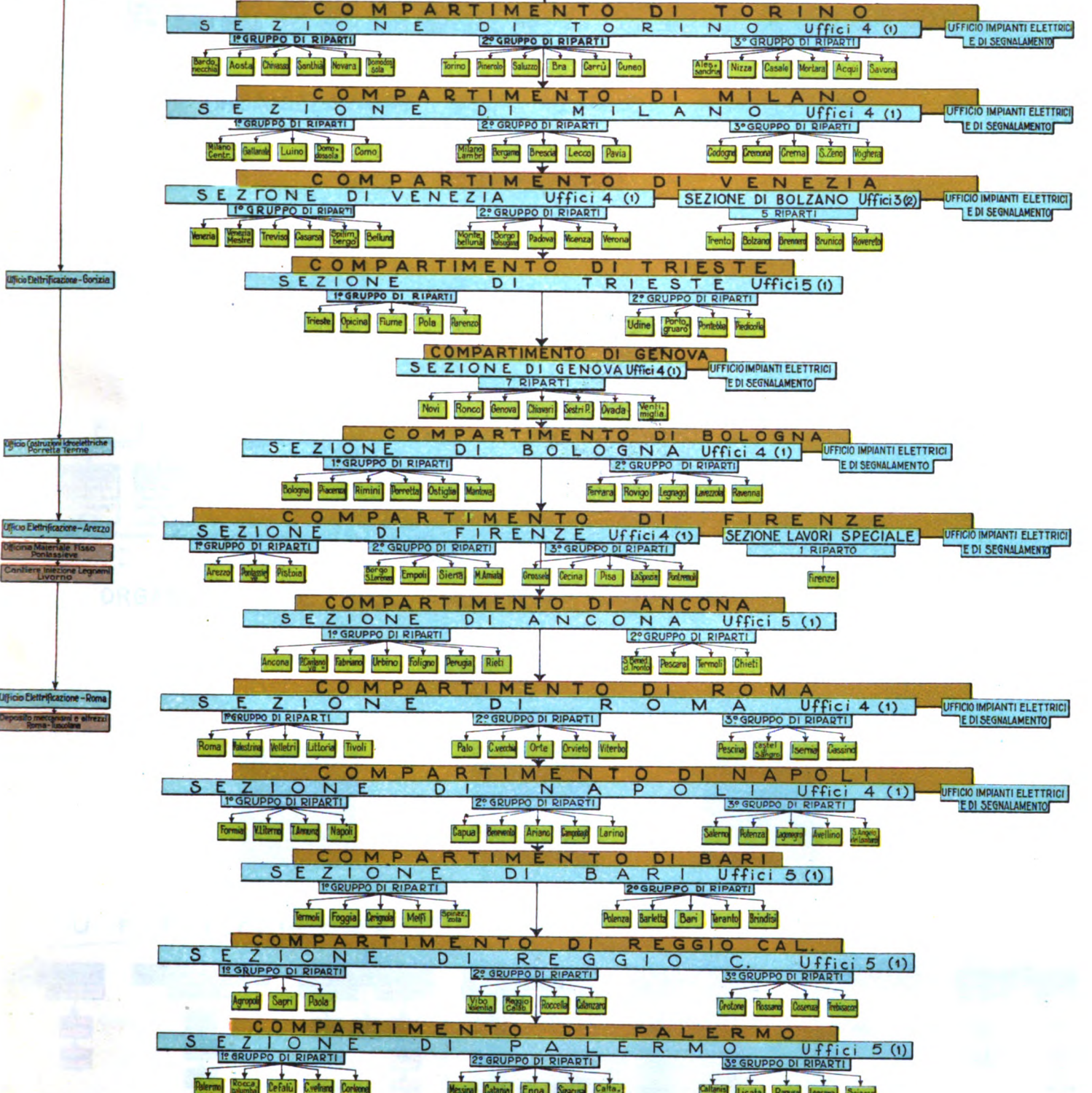
CAPO DEL SERVIZIO

UFFICI AL CENTRO



UFFICIO ISPETTIVO
Controllo della gestione tecnica ed amministrativa dei lavori.

UFFICI ALLA PERIFERIA



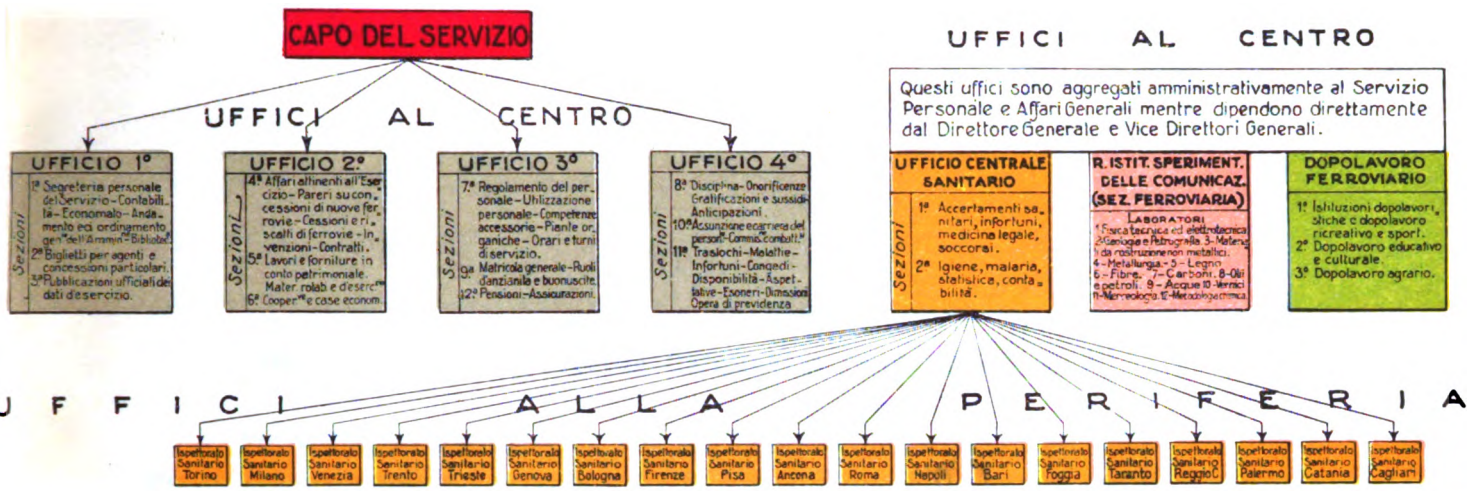
Annotazioni

(1) 15 Uffici della Sezione sono:
 1° Lavori.
 2° Armamento-materiale fisso e sorveglianza linea.
 3° Personale e contabilità.
 4° Patrimoniale.
 5° Speciale.

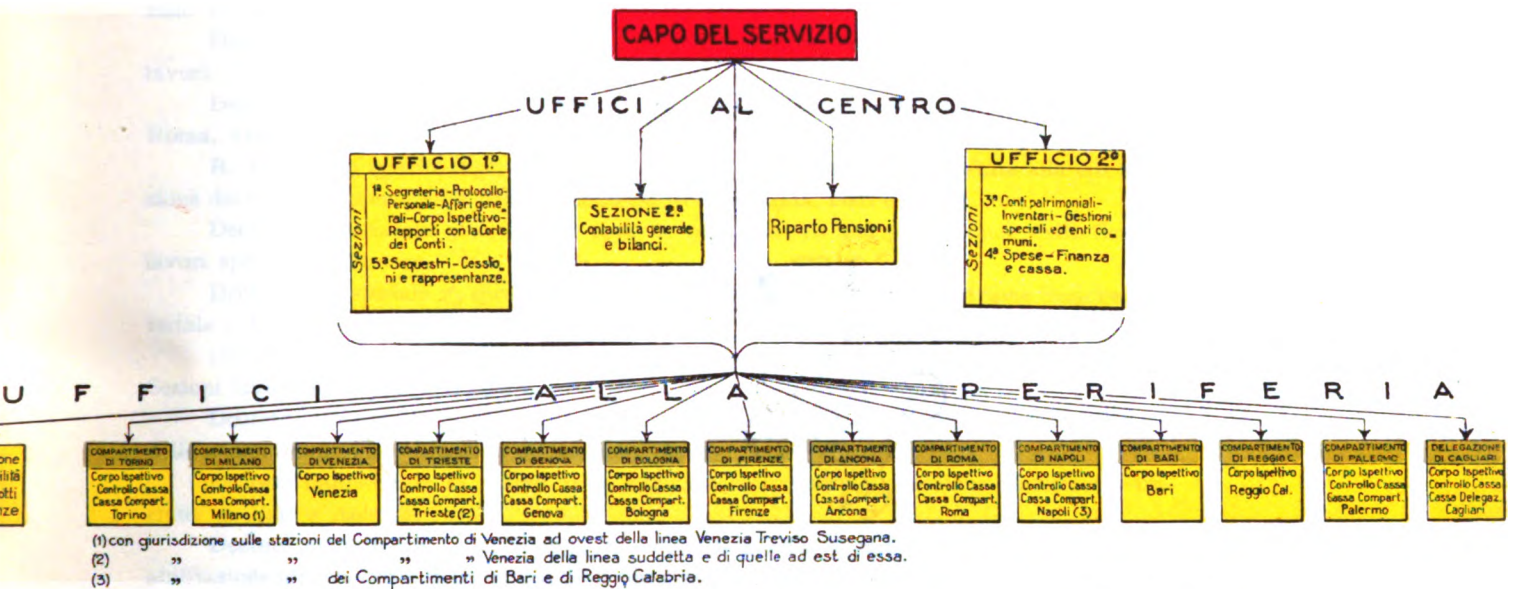
(2) 5 Uffici della Sezione sono:
 1° Lavori.
 2° Armamento-materiale fisso e sorveglianza linea.
 3° Personale e contabilità.



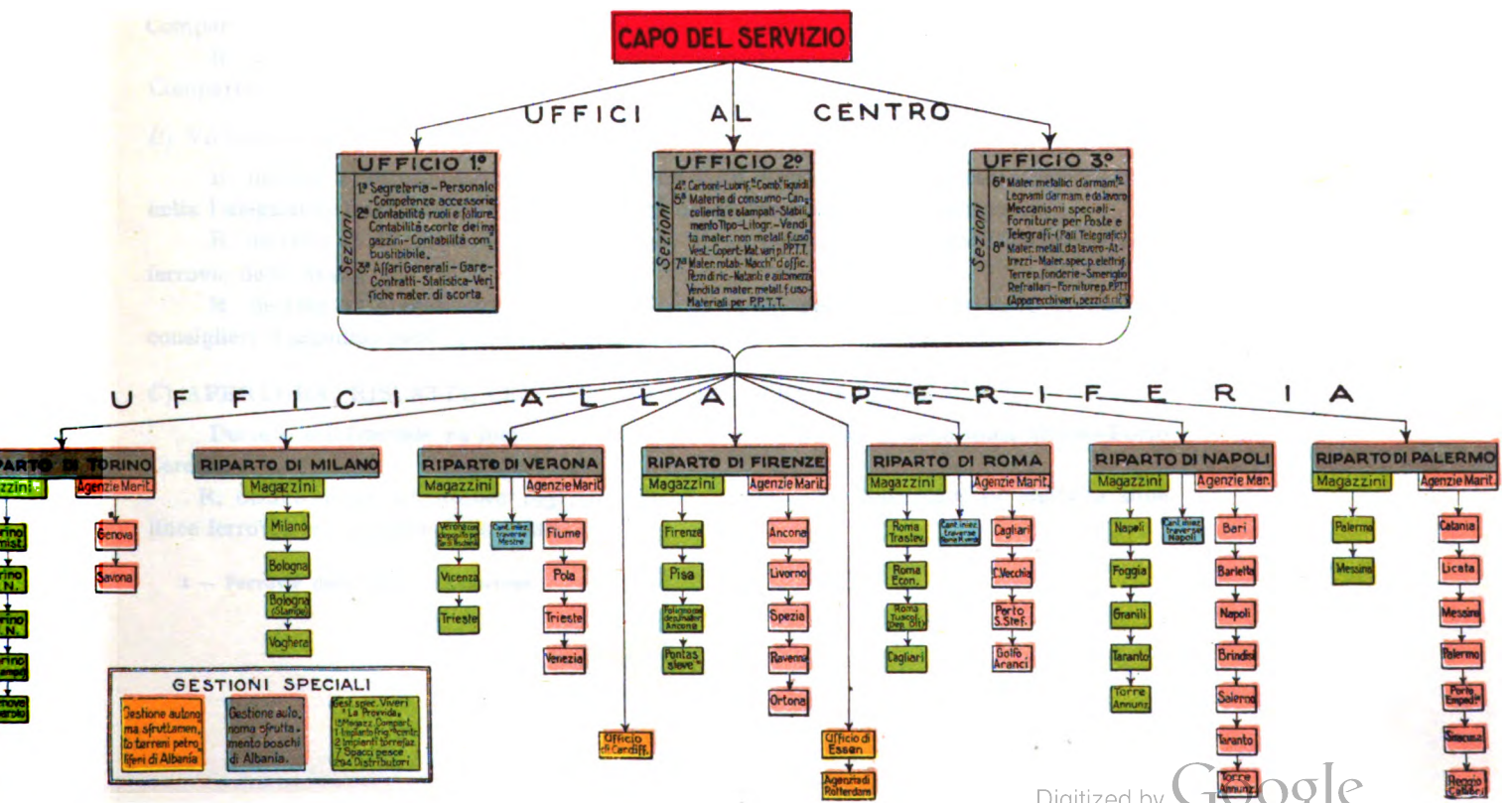
ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO PERSONALE E AFFARI GENERALI

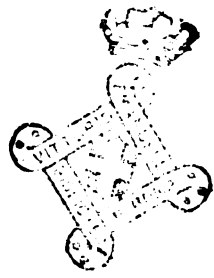


ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO RAGIONERIA



ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO APPROVVIGIONAMENTI





CAPO I.

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ GENERALE DELL'AZIENDA.

I. Provvedimenti legislativi. — I principali provvedimenti legislativi e ministeriali emanati durante l'esercizio 1932-33 sono qui appresso elencati, distinti per materia:

A) ORDINAMENTO DELL'AZIENDA.

Decreto ministeriale 19 agosto 1932, n. 260, relativo alla giurisdizione della Sezione materiale e trazione di Roma.

Decreto ministeriale 2 agosto 1932, n. 315, concernente l'ordinamento delle Sezioni lavori.

Decreto ministeriale 2 agosto 1932, n. 316, sull'istituzione degli uffici elettrificazione di Roma, Arezzo e Gorizia.

R. decreto 19 agosto 1932, n. 1196, relativo alle modificazioni apportate alla circoscrizione dei Compartimenti delle ferrovie dello Stato di Ancona, Bari e Roma.

Decreto ministeriale 9 novembre 1932, n. 995, relativo alla costituzione della Sezione lavori speciale di Firenze.

Decreto ministeriale 13 dicembre 1932, n. 1275, relativo alla circoscrizione Sezione materiale e trazione.

Decreto ministeriale 27 dicembre 1932, relativo alla variazione delle giurisdizioni delle Sezioni lavori di Firenze e Bologna.

Decreto ministeriale 24 gennaio 1933, n. 1665, che riguarda le circoscrizioni dei Riparti delle Sezioni materiale e trazione di Ancona e Roma.

Decreto ministeriale 14 marzo 1933, sulla circoscrizione delle Sezioni materiale e trazione di Bari e Ancona.

Decreto ministeriale 4 aprile 1933, n. 2195. — Modifiche alle norme per gli esami di abilitazione alla condotta delle automotrici con motore a combustione interna.

Decreto ministeriale 18 aprile 1933, n. 2344, relativo alla istituzione e funzionamento degli Uffici Personale Compartimentali (U. P. C.).

R. decreto 1° giugno 1933, n. 707, circa le modificazioni apportate alle circoscrizioni dei Compartimenti delle ferrovie dello Stato di Roma e Napoli.

R. decreto 29 giugno 1933, n. 951, relativo alle modifiche apportate alla circoscrizione dei Compartimenti delle ferrovie di Stato di Ancona e di Bari.

B) VARIAZIONE NELLE CARICHE.

R. decreto 27 ottobre 1932. — Sostituzione di un membro della Rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari della ferrovia del Sempione.

R. decreto 22 dicembre 1932. — Nomina di un consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

R. decreto 1° giugno 1933. — Conferma in carica per un altro triennio di quattro consiglieri d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

C) APERTURA, RISCATTI, CESSIONI ED ESERCIZIO DI LINEE.

Decreto ministeriale 19 luglio 1932, n. 196. — Servizio locale della linea Milano-Porto Ceresio.

R. decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472. — Estensione della trazione elettrica sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato.

Legge 22 dicembre 1932, n. 1888. — Conversione in legge del R. decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, riguardante l'estensione della trazione elettrica sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato.

Decreto ministeriale 28 febbraio 1933, n. 1909. — Effettuazione di servizi ferroviari con autovetture rapide affidate al solo guidatore.

Decreto ministeriale 28 febbraio 1933, n. 1890. — Scorta di un solo agente nei treni muniti di freno continuo automatico.

Decreto ministeriale 14 aprile 1933. — Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia S. Ninfa Scalo-Salemi-Scalo della linea a scartamento ridotto S. Ninfa-Salemi-Calatafimi.

R. decreto-legge 29 giugno 1933, n. 966. — Intensificazione del programma di elettrificazione delle linee ferroviarie esercitate dallo Stato.

D) PERSONALE.

Decreto ministeriale 5 luglio 1932. — Modificazioni alle norme per il ricupero, mediante ritenute sullo stipendio o sulla pensione, di somme dovute da dipendenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato all'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni.

Decreto ministeriale 5 luglio 1932, n. 19. — Giudizi arbitrari per la risoluzione delle vertenze per infortuni sul lavoro del personale ferroviario.

R. decreto 19 agosto 1932, n. 1223. — Modificazioni all'art. 42 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato.

R. decreto 10 novembre 1932, n. 1599. — Modificazioni agli articoli 2 e 12 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato (allegato 2 del Regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405).

Decreto ministeriale 22 novembre 1932, n. 1061. — Revoca di provvedimenti disciplinari.

Decreto ministeriale 6 dicembre 1932, n. 1186. — Modificazioni al prospetto delle stazioni e fermate per le quali l'aggiunta di famiglia risulta da attribuirsi in misura superiore alla minima.

R. decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1920. — Contributo all'Opera di previdenza della Milizia sulle quote devolute ai Comitati organizzatori di congressi, fiere, mostre, gare e simili, per l'uso di biglietti ferroviari a riduzione.

R. decreto 20 marzo 1933, n. 415. — Norme riguardanti le procure per esigere le indennità dovute a causa di infortuni sul lavoro.

Legge 3 aprile 1933, n. 394. — Conversione in legge del R. decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1920, concernente l'attribuzione a favore dell'Opera di previdenza della Milizia di una percentuale sulle quote devolute ai Comitati organizzatori di congressi, fiere, mostre, gare e simili per l'uso dei biglietti ferroviari a riduzione.

Decreto ministeriale 3 maggio 1933, n. 2391. — Nuove norme per le visite mediche di ammissione in servizio, di assegnazione alle funzioni e di revisione.

Decreto ministeriale 23 maggio 1933, n. 2661. — Intervento dei Consoli Comandanti delle Legioni della Milizia ferroviaria alle Sedute dei Comitati di esercizio.

R. decreto-legge 1º giugno 1933, n. 592. — Divieto di assumere e mantenere in servizio presso le pubbliche Amministrazioni personale pensionato per posti non di ruolo.

Legge 15 giugno 1933, n. 850. — Conversione in legge del R. decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 59, che modifica il R. decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2574, riguardante la costituzione dell'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni.

R. decreto 15 giugno 1933, n. 896. — Svolgimento delle operazioni di assicurazione e di capitalizzazione dell'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni.

E) CONCORSI ED ASSUNZIONI IN SERVIZIO.

Decreto ministeriale 2 agosto 1932. — Graduatoria di merito del concorso a 3 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di chimico.

Decreto ministeriale 20 settembre 1932. — Concorso interno per 76 posti di sotto-capo tecnico.

Decreto ministeriale 4 ottobre 1932, n. 695. — Graduatoria di merito del concorso interno per 12 posti di capo deposito di 3^a classe autorizzato con D. M. 7 giugno 1932, n. 2392.

Decreto ministeriale 18 ottobre 1932. — Concorso ad un posto di allievo ispettore in prova fra laureati in scienze agrarie e diplomati in scienze forestali.

Decreto ministeriale 6 dicembre 1932, n. 1171. — Concorso interno per 100 posti di Capo personale viaggiante di 3^a classe.

Decreto del Capo del Governo 17 dicembre 1932. — Autorizzazione a bandire concorsi per ammissioni ad impieghi nelle Amministrazioni dello Stato nell'anno 1933-XI.

Decreto ministeriale 10 gennaio 1933, n. 1507. — Concorso per 15 posti di allievo ispettore in prova fra laureati in Scienze economiche e commerciali o in giurisprudenza o in scienze politiche.

Decreto ministeriale 10 gennaio 1933, n. 1508. — Concorso per 2 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di chimico.

Decreto ministeriale 10 gennaio 1933, n. 1509. — Concorso per 6 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo.

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1547. — Concorso per 25 posti di segretario in prova - gruppo B.

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1548. — Concorso per 20 posti di disegnatore in prova - gruppo B.

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1549. — Concorso per 20 posti di aiutante disegnatore in prova - gruppo C.

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1550. — Concorso per 60 posti di assistente ai lavori in prova - gruppo B.

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1551. — Concorso per 60 posti di sottocapo tecnico in prova.

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1552. — Concorso per 36 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere (esclusi gli specializzati in ingegneria chimica).

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1553. — Concorso per 3 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere (specializzati in ingegneria chimica).

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1554. — Concorso per 2 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di architetto.

Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1555. — Concorso interno per 150 posti di conduttore capo.

Decreto ministeriale 21 marzo 1933, n. 2042. — Designazione del vincitore del concorso ad un posto di allievo ispettore in prova fra laureati in scienze agrarie e diplomati in scienze forestali.

Decreto ministeriale 21 marzo 1933, n. 2044, che apporta un'aggiunta agli avvisi-programma dei concorsi per assunzione di personale banditi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

R. decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227. — Elevazione dei limiti d'età per l'ammissione agli impieghi.

R. decreto-legge 28 aprile 1933, n. 407. — Disposizioni complementari per i concorsi banditi prima dell'entrata in vigore del R. decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, che eleva i limiti di età per l'ammissione agli impieghi.

Decreto ministeriale 3 maggio 1933, n. 2396. — Modifiche da apportare al bando per il concorso interno per posti di conduttore capo (Decreto ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1555).

Decreto ministeriale 9 maggio 1933, n. 2451. — Autorizzazione ad indire concorsi per titoli per coprire gradatamente centocinquanta posti di medico di riparto.

Decreto ministeriale 16 maggio 1933, n. 2570. — Graduatoria di merito del concorso per 3 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere chimico.

Decreto ministeriale 16 maggio 1933, n. 2571. — Graduatoria di merito del concorso a due posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di chimico.

Decreto ministeriale 16 maggio 1933, n. 2572. — Graduatoria di merito del concorso a due posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di architetto.

Decreto ministeriale 23 maggio 1933, n. 2622. — Graduatoria di merito del concorso a 6 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo.

R. decreto-legge 1° giugno 1933, n. 641. — Norme per l'ammissione agli impieghi presso gli Enti locali e parastatali.

Legge 8 giugno 1933, n. 741. — Conversione in legge del R. decreto-legge 28 aprile 1933, n. 407, concernente disposizioni complementari per i concorsi banditi prima dell'entrata in vigore del R. decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, che eleva i limiti di età per l'ammissione agli impieghi.

Legge 8 giugno 1933, n. 742. — Conversione in legge del R. decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi.

Decreto ministeriale 20 giugno 1933, n. 2929. — Graduatoria di merito del concorso a 20 posti di disegnatore in prova.

Decreto ministeriale 20 giugno 1933, n. 2930. — Graduatoria di merito del concorso a 36 posti di allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere.

Decreto ministeriale 27 giugno 1933, n. 3008. — Graduatoria di merito del concorso a 25 posti di segretario in prova.

Decreto ministeriale 27 giugno 1933, n. 3009. — Graduatoria di merito del concorso a 20 posti di aiutante disegnatore in prova.

Decreto ministeriale 27 giugno 1933, n. 3010. — Graduatoria di merito del concorso a 60 posti di assistente lavori in prova.

Decreto ministeriale 27 giugno 1933, n. 3011. — Graduatoria di merito del concorso a 60 posti di sotto capo tecnico in prova.

Decreto ministeriale 27 giugno 1933, n. 3012. — Graduatoria di merito del concorso a posti di allievo ispettore in prova fra laureati in giurisprudenza o in scienze economiche e commerciali o in scienze politiche.

F) BILANCIO.

R. decreto 1° dicembre 1932, n. 1567. — Seconda prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1931-32.

R. decreto-legge 16 febbraio 1933, n. 109. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di taluni Ministeri, nonché ai bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario.

R. decreto 21 maggio 1933, n. 450. — Operazione di credito per il finanziamento di un primo lotto di lavori per l'estensione della trazione elettrica sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato.

R. decreto-legge 1° giugno 1933, n. 615. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa dei diversi Ministeri, nonché a bilanci di Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti aventi carattere finanziario.

Legge 8 giugno 1933, n. 663. — Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934.

G) TARIFFE E CONDIZIONI DI TRASPORTI.

Decreto ministeriale 5 luglio 1932. — Riduzione dell'aumento percentuale sui prezzi di alcune tariffe ferroviarie per il trasporto di merci durante la campagna saccarifera 1932.

Decreto ministeriale 15 luglio 1932. — Norme per l'importazione temporanea dall'estero di varietà di patate esclusivamente destinate ad uso di semina.

Decreto ministeriale 19 luglio 1932. — Modificazioni alla tariffa ordinaria n. 10 grande velocità « Colli espressi ».

Decreto ministeriale 23 agosto 1932. — Condizioni per il trasporto per ferrovia di merci in casse mobili.

Decreto ministeriale 9 settembre 1932. — Riduzione sui prezzi delle tariffe ferroviarie per i viaggiatori in servizio diretto internazionale di transito.

Decreto ministeriale 9 settembre 1932. — Modificazioni alle tariffe ferroviarie per il trasporto del legname di produzione dell'Italia meridionale.

Decreto ministeriale 10 settembre 1932. — Trasporto di recipienti contenenti gas compressi, liquefatti o disciolti.

R. decreto-legge 16 settembre 1932, n. 1236. — Approvazione dell'Atto addizionale alla Convenzione internazionale del 23 ottobre 1924 concernente il trasporto delle merci.

Decreto ministeriale 20 settembre 1932. — Abolizione dei termini di resa supplementari per le spedizioni in piccole partite nelle ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 20 settembre 1932. — Estensione delle tariffe ferroviarie di esportazione via terra ai trasporti destinati alla zona franca del Carnaro.

Decreto ministeriale 30 settembre 1932. — Nuove norme speciali tecniche per l'esportazione dei cavolfiori.

Decreto ministeriale 4 ottobre 1932. — Estensione della tariffa eccezionale n. 113 piccola velocità per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato.

R. decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1878. — Disciplina del commercio delle uova.

Decreto ministeriale 25 ottobre 1932. — Modificazioni all'allegato n. 6 alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato ».

Decreto ministeriale 9 novembre 1932. — Modificazioni all'allegato n. 6 alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato ».

Decreto ministeriale 30 novembre 1932. — Tolleranze alle norme speciali tecniche sull'esportazione agrumaria per la campagna 1932-33.

Decreto ministeriale 30 novembre 1932. — Modificazioni alle norme speciali tecniche per l'esportazione degli agrumi.

Decreto ministeriale 5 dicembre 1932. — Visita sanitaria obbligatoria del pesce fresco all'atto della importazione nel Regno.

Decreto ministeriale 6 dicembre 1932. — Concessione di tariffe ridotte per il trasporto per ferrovia dei pacchi di agrumi.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1932. — Divieto di importazione nel Regno di piante e frutti di cactacee e piante e parti di piante di alcuni generi di conifere.

Legge 22 dicembre 1932, n. 1948. — Conversione in legge del R. decreto-legge 16 settembre 1932, n. 1236, che ha dato esecuzione all'Atto addizionale e alla Convenzione internazionale del 23 ottobre 1924, concernente il trasporto delle merci per ferrovia (C. I. M.).

Legge 22 dicembre 1932, n. 1968. — Conversione in legge del R. decreto-legge 22 aprile 1932, n. 599, prorogante il termine per la istituzione degli albi di esportatori di prodotti ortofrutticoli ed agrumari e di fiori, contemplati dalla legge 31 dicembre 1931, n. 1806.

Legge 22 dicembre 1932, n. 1830. Conversione in legge, con modificazioni, del R. decreto legge 23 maggio 1932, n. 832, recante norme per l'accettazione degli agglomeranti idraulici e per l'esecuzione di opere in conglomerato cementizio.

R. decreto 29 dicembre 1932, n. 1936. — Esportazione nel Regno delle banane dell'Eritrea e della Somalia.

Decreto ministeriale 3 gennaio 1933. — Temporanea sospensione delle disposizioni del decreto interministeriale 19 dicembre 1932 concernenti il pagamento delle merci importate originarie o provenienti dalla Romania.

Ordinanza ministeriale 10 gennaio 1933. — Esame obbligatorio trichinoscopico delle carni di suini provenienti dall'estero.

Decreto ministeriale 15 gennaio 1933. — Norme per l'esecuzione del R. decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1878, concernente la disciplina del commercio delle uova.

Decreto ministeriale 24 gennaio 1933. — Provvedimenti a favore dei trasporti sulle ferrovie dello Stato di prodotti ortofrutticoli appoggiati ai Magazzini generali di Padova e al Centro ortofrutticolo di Milano.

R. decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154. — Indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua.

Decreto ministeriale 29 gennaio 1933. — Approvazione del modulo concernente la dichiarazione di regolarità e garanzia da rilasciarsi dagli utenti che intendono far trasportare su fer-

rovia, o su altri servizi pubblici di trasporto, recipienti contenenti gas compressi, liquefatti o disciolti.

Decreto ministeriale 14 febbraio 1933. — Agevolazioni per i trasporti ferroviari di sanse.

Decreto ministeriale 14 febbraio 1933, n. 1792. — Modificazioni all'allegato n. 6 alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato ».

Decreto ministeriale 28 febbraio 1933. — Norme speciali tecniche per l'esportazione delle patate.

Decreto ministeriale 28 febbraio 1933. — Norme speciali tecniche per l'esportazione del pomodoro.

Decreto ministeriale 7 marzo 1933. — Varianti alle tariffe ferroviarie per il trasporto di carni affumicate, salate, secche ed insaccate.

Decreto ministeriale 14 marzo 1933. — Norme speciali tecniche per l'esportazione delle pesche.

Decreto ministeriale 4 aprile 1933. — Modificazioni alla nomenclatura e classificazione delle merci relative ai trasporti sulle ferrovie dello Stato degli scioppi ed i sughi non alcoolizzati di frutta, di uva e di agrumi.

Decreto ministeriale 4 aprile 1933. — Applicazione delle tariffe ferroviarie di esportazione ai trasporti appoggiati ai transiti di confine per la rispedizione all'estero.

Decreto ministeriale 4 aprile 1933. — Modificazioni alla nomenclatura e classificazione delle cose spedite a piccola velocità sulle ferrovie dello Stato e relative ai trasporti di cunicoli di terra cotta per la protezione dei cavi sotterranei.

Legge 13 aprile 1933, n. 637. — Conversione in legge del R. decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1878, contenente norme per la disciplina del commercio delle uova.

Decreto ministeriale 3 maggio 1933. — Tariffe ferroviarie per il trasporto dei feretri.

Legge 23 maggio 1933, n. 821. — Conversione in legge del R. decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, concernente l'indicazione del peso sui grossi colli trasportati per via d'acqua.

Decreto ministeriale 6 giugno 1933. — Approvazione del nuovo testo dell'allegato I alla Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovie (C. I. M.).

Decreto ministeriale 13 giugno 1933, n. 2873. — Modificazioni ed aggiunte alle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 20 giugno 1933. — Approvazione dell'accordo stipulato a Dresda nei giorni 20, 21 e 22 aprile 1933-XI, concernente l'adozione di prescrizioni meno onerose di quelle stabilite dall'allegato I alla Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia (C. I. M.).

Decreto ministeriale 20 giugno 1933. — Agevolazioni di tariffa per i trasporti ferroviari di canapa indigena, greggia o pettinata e di stoppa di canapa indigena.

Decreto ministeriale 20 giugno 1933. — Riduzione dell'aumento percentuale per i trasporti sulle ferrovie dello Stato degli avanzi della calce di defecazione dei sughi di barbabietole e delle fettucce di barbabietole allo stato umido.

Decreto ministeriale 27 giugno 1933. — Nuove tariffe di corrispettivi percepiti dall'Amministrazione ferroviaria per le sue prestazioni in materia doganale.

H) TARIFFE E CONCESSIONI DI VIAGGIO.

Decreto ministeriale 23 agosto 1932. — Tariffa speciale per impiegati, artigiani, operai e braccianti per i viaggi sulle ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 25 ottobre 1932. — Facilitazione di tariffa ai possessori di biglietti di viaggio circolare sulle ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 25 ottobre 1932. — Biglietti di andata e ritorno in servizio locale per le relazioni Milano-Torino; Milano-Genova; Torino-Genova e viceversa.

Decreto ministeriale 9 novembre 1932. — Applicazione di tariffa speciale ferroviaria per i viaggi dei marittimi avvicendati.

Decreto ministeriale 22 novembre 1932. — Istituzione di speciali abbonamenti al supplemento dovuto per i treni « Rapidi ».

Decreto ministeriale 6 dicembre 1932. — Approvazione di una modificazione alla « Disposizione complementare uniforme n. 3 » (antica 2) — art. 8. — della Convenzione internazionale per il trasporto viaggiatori (C. I. V.).

Decreto ministeriale 13 dicembre 1932. — Soppressione dell'applicazione dei prezzi speciali per i viaggi in 3^a classe sul percorso Venezia-Mestre e viceversa.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1932. — Tariffe speciali pel trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie dello Stato per le linee « Milano-Gallarate-Varese-Porto Ceresio », « Milano-Como S. Giovanni » e « Gallarate-Laveno-Luino ».

Decreto ministeriale 20 dicembre 1932. — Istituzione di biglietti ferroviari di andata e ritorno domenicali e festivi a tariffa ridotta del 50 % per le principali località di sports della neve.

Decreto ministeriale 24 gennaio 1933. — Istituzione di speciali biglietti di andata e ritorno per i viaggi sulle ferrovie dello Stato per le relazioni Milano-Torino, Milano-Genova e Torino-Genova.

Decreto ministeriale 28 febbraio 1933. — Istituzione di speciali tariffe ferroviarie per i viaggi sulle linee: Milano-Gallarate-Portoceresio; Milano-Gallarate-Luino; Milano-Como San Giovanni.

Decreto ministeriale 18 marzo 1933. — Estensione del limite di percorrenza fissato per l'applicazione della « Tariffa speciale per impiegati, artigiani, operai e braccianti » e per i viaggi da effettuarsi in 3^a classe sulle ferrovie dello Stato.

Decreto ministeriale 28 marzo 1933. — Proroga della concessione della tariffa ridotta per i viaggi, sulle ferrovie dello Stato, in destinazione delle principali località di sports della neve.

Decreto ministeriale 3 maggio 1933. — Istituzione di nuove serie di abbonamento speciale per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato.

I) CASE ECONOMICHE.

Decreto ministeriale 9 settembre 1932, n. 594. — Compiti, funzionamento e composizione della Commissione ispettiva per le cooperative edilizie ferroviarie.

Decreto ministeriale 9 novembre 1932, n. 1001. — Abolizione del fondo di garanzia di cui all'art. 20 del Regolamento per le case economiche per i ferrovieri e all'art. 34 delle Norme relative alla concessione degli alloggi patrimoniali al personale ferroviario.

Decreto ministeriale 12 novembre 1932. — Modificazioni alla composizione della Commissione ispettiva per le cooperative edilizie ferroviarie.

Legge 8 dicembre 1932, n. 1743. — Conversione in legge del R. decreto-legge 31 marzo 1932, n. 419, concernente la costruzione di nuove case economiche per i ferrovieri dello Stato.

R. decreto 9 gennaio 1933, n. 58. — Modifica dell'art. 20 del regolamento 25 febbraio 1915, n. 412, per le case economiche dei ferrovieri (fondo di garanzia degli affittuari).

Decreto ministeriale 10 giugno 1933. — Approvazione delle condizioni di polizza per assicurazioni abbinate all'ammortamento di mutui fondiari.

L) DIVERSI.

Decreto ministeriale 25 luglio 1932. — Disposizioni concernenti i pagamenti relativi agli scambi commerciali fra l'Italia e l'Austria.

Decreto del Capo del Governo 13 settembre 1932. — Osservanza obbligatoria dell'unificazione degli smussi, degli arrotondamenti e delle zigrinature.

Decreto del Capo del Governo 13 settembre 1932. — Osservanza obbligatoria dell'unificazione dei chiodi da ribadire a caldo UNI, dei relativi fori per chiodi e del relativo laminato tondo per chiodi.

Decreto ministeriale 31 ottobre 1932. — Norme per i pagamenti di merci importate originarie o provenienti dalla Jugoslavia.

Decreto ministeriale 16 novembre 1932, n. 1060. — Approvazione delle « Prescrizioni generali tecniche per gli attraversamenti elettrici ».

Decreto ministeriale 19 novembre 1932. — Norme per i pagamenti di merci originarie e provenienti dall'Austria e da altri Paesi esteri.

Decreto ministeriale 19 dicembre 1932. — Disposizioni concernenti i pagamenti di merci importate, originarie o provenienti dalla Romania.

Decreto ministeriale 20 dicembre 1932, n. 1300. — Norme per la fornitura del vestiario uniforme della Milizia ferroviaria.

Legge 20 dicembre 1932, n. 1915. — Disposizioni concernenti le modalità di costruzione delle metropolitane e delle gallerie urbane, affinché possano anche soddisfare al compito di ricoveri controaerei.

Legge 22 dicembre 1932, n. 1838. — Modificazioni all'art. 29 del R. decreto-legge 3 aprile 1930, n. 682, convertito nella legge 6 gennaio 1931, n. 92, contenente norme tecniche ed igieniche di edilizia per le località sismiche.

Legge 22 dicembre 1932, n. 1889. — Conversione in legge del R. decreto-legge 19 agosto 1932, n. 1118, che sopprime il divieto di esportazione per le traverse di faggio per ferrovia.

R. decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 59. — Modifica del R. decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2574, riguardante la costituzione dell'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni.

Decreto ministeriale 1° febbraio 1933. — Revoca delle disposizioni di cui al decreto ministeriale 19 dicembre 1932, concernenti i pagamenti di merci importate, originarie o provenienti dalla Romania.

Decreto ministeriale 25 febbraio 1933. — Revoca delle disposizioni relative ai pagamenti di merci originarie o provenienti dall'Austria.

Decreto ministeriale 28 febbraio 1933, n. 1838. — Tariffa per i casi di danneggiamento alle navi-traghetto in servizio delle ferrovie dello Stato.

Legge 16 marzo 1933, n. 527. — Disciplina degli orari di lavoro nelle aziende industriali.

Legge 3 aprile 1933, n. 255. — Modificazioni all'ordinamento della Corte dei conti.

Legge 6 aprile 1933, n. 284. — Norme relative alla distribuzione di maschere antigas.

Legge 6 aprile 1933, n. 427. — Contributi di miglìoria per le opere eseguite dallo Stato o col concorso dello Stato.

R. decreto 8 maggio 1933, n. 694. — Convenzione sul regime internazionale delle strade ferrate del 9 dicembre 1923.

Legge 8 maggio 1933, n. 524. — Provvedimenti per completare le opere di ricerca petrolifera in Albania e passare allo sfruttamento della parte già individuata del giacimento del Devoli.

Legge 22 maggio 1933, n. 608. — Norme relative alla pubblicità sui fondi a lato delle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e visibili da esse.

Decreto ministeriale 23 maggio 1933, n. 2659. — Modifiche riguardanti il rilascio dei certificati dei lavori eseguiti alle Ditte appaltatrici che ne fanno richiesta.

R. decreto-legge 1° giugno 1933, n. 562. — Esenzione dal dazio sul valore per taluni rottami di ferro e di acciaio.

R. decreto-legge 1° giugno 1933, n. 564. — Esenzione dal dazio e dalla tassa di vendita sulla benzina destinata alle automotrici delle ferrovie dello Stato.

2. Organi supremi dell'Amministrazione. — Durante l'esercizio 1932-33 si sono verificate le seguenti modificazioni nella composizione del Consiglio d'Amministrazione:

Col decreto Reale 20 luglio 1932 S. E. PENNAVARIA è stato sostituito da S. E. il gr. uff. ing. Gaetano POSTIGLIONE nella carica di Sottosegretario di Stato per le Comunicazioni (Ramo ferrovie).

Col decreto ministeriale 22 dicembre 1932 venne nominato Consigliere di Amministrazione il gr. uff. avv. Sileno FABBRI a decorrere dal 1° gennaio 1933-XI.

Con R. decreto 1° giugno 1933 sono stati riconfermati nella carica i Consiglieri di Amministrazione gr. uff. ing. Filippo BRANCUCCI, Capo servizio principale delle ferrovie dello Stato, gr. uff. dott. Ettore CAMBI, Ragioniere generale dello Stato e gr. uff. avv. Angelo PAOLETTI, Sostituto avvocato generale dello Stato.

In relazione a quanto sopra il Consiglio di Amministrazione al 30 giugno 1933 risultava così composto:

Presidente:

S. E. l'Ammiraglio Costanzo CIANO, Conte di Cortellazzo, Ministro per le comunicazioni.

Sostituto del Presidente:

S. E. POSTIGLIONE gr. uff. ing. Gaetano, Sottosegretario di Stato per le comunicazioni.

Consiglieri:

VELANI cav. gr. cr. ing. Luigi, Direttore generale delle ferrovie dello Stato;

BRANCUCCI gr. uff. ing. Filippo, Capo servizio principale delle ferrovie dello Stato e

FIORI gr. uff. ing. Felice, Capo servizio principale delle ferrovie dello Stato; in rappresentanza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

CAMBI gr. uff. dott. Ettore, Ragioniere generale dello Stato, in rappresentanza del Ministero delle finanze;

COZZA cav. gr. cr. ing. Conte Luigi, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;

PAOLETTI gr. uff. avv. Angelo, Sostituto avvocato generale dello Stato, in rappresentanza dell'avvocatura dello Stato;

S. E. CATTANEO cav. gr. cr. Giovanni, Generale di Corpo d'armata, Senatore del Regno;

ed inoltre:

BOTTO comm. ing. Arnaldo;

FABBRI gr. uff. avv. Sileno;

LOMBARDI gr. uff. ing. prof. Luigi e

TONDELLI gr. uff. avv. Vittorio,

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

Consigliere aggregato:

VIALE cav. Carlo, Tenente colonnello di Stato Maggiore, in rappresentanza del Ministero della guerra.

Segretario:

CARDINI gr. uff. dott. Camillo, Capo servizio delle ferrovie dello Stato.

Il Consiglio durante l'esercizio tenne **47** adunanze, e prese in esame **3.407** proposte presentategli dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato e **1.463** contratti oltre a numerosi schemi di contratti, di atti di espropriazione, di cessione, di permuta terreni, ecc.

Rispetto all'esercizio precedente le proposte esaminate furono 569 in più ed i contratti 641 in meno.

Delle **3.407** proposte esaminate **3.334** riportarono parere favorevole, ma, di esse, **165** diedero, pur tuttavia, luogo ad osservazioni od a raccomandazioni da parte dei Consiglieri; **24** furono rinviate perchè vi fossero introdotte modificazioni suggerite dal Consiglio o per maggiore studio da parte dei Servizi competenti; ed infine, **19** furono respinte.

Le 3.364 proposte che riportarono parere favorevole risultano ripartite come segue per materia:

	Esercizio 1932-33	Differenze rispetto all'esercizio 1931-32
Affari di personale	1.238	+ 71
Lavori	766	+ 225
Forniture di materiale rotabile e natante	9	+ 6
Provviste in genere	392	+ 66
Riduzioni di tariffe	33	+ 12
Concessioni speciali relative a determinati trasporti.....	368	+ 205
Varie	558	— 4
TOTALE PROPOSTE...	3.364	+ 581

Dei **1.463** contratti esaminati, il Consiglio diede parere favorevole a **1.460** e ne rinviò **3** ai rispettivi Servizi per modificazioni, correzioni ed aggiunte.

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

3. Contratti. — I contratti stipulati dall'Amministrazione durante il 1932-33 per appalto di lavori, forniture e servizi accessori, concessione noleggio piroscafi per trasporti di materiali acquistati all'estero, carboni, ecc., sono stati **13.841**, ivi compresi **102** contratti stipulati per conto dell'Amministrazione delle poste e telegrafi.

Dei suddetti contratti **738** sono stati stipulati in forma pubblica amministrativa e **13.103** in forma privata.

Sono state esperite **5** aste pubbliche per appalti di forniture e vendite importanti; per il collocamento di tutti gli altri appalti è stato generalmente seguito il sistema della licitazione privata, e solo in casi speciali la trattativa privata, estesa però quasi sempre a più Ditte, onde affidare l'appalto alle migliori condizioni economiche.

In base alle norme vigenti sono stati sottoposti all'approvazione di S. E. il Ministro, sentito il parere del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato **1.104** contratti, e sentito il parere del Consiglio di Amministrazione delle poste e dei telegrafi **55** contratti; all'approvazione del Direttore generale delle ferrovie dello Stato **1.132** contratti, ed all'approvazione del Direttore generale delle poste e telegrafi **47** contratti. I rimanenti contratti sono stati approvati da autorità inferiori o stipulati con definitiva validità.

L'Ufficio speciale della Corte dei conti nel registrare i suddetti contratti ha emesso **155** note, delle quali **66** per semplice richiesta di notizie o di documenti e le rimanenti note con osservazioni e rilievi. Solamente **17** di tali rilievi si riferiscono a procedure e sistemi, che sono stati in parte modificati in relazione alle osservazioni ricevute.

4. Riforme dei servizi. — Durante l'esercizio 1932-33 ha avuto completa applicazione il provvedimento relativo alla soppressione delle Sezioni lavori che si trovavano fuori sede di Compartimento, provvedimento di cui si è già fatto cenno nella Relazione dello scorso esercizio.

Le linee dei diversi Compartimenti sono state opportunamente raggruppate sotto la giurisdizione dei Gruppi di riparti lavori, di nuova costituzione.

Data l'importanza dei lavori da eseguirsi per l'elettrificazione di alcune linee, si è ritenuto opportuno di istituire tre nuovi uffici elettrificazione alla diretta dipendenza del Servizio lavori e costruzioni. Questi uffici istituiti a Roma, Arezzo e Gorizia dovranno provvedere, il primo ai lavori di elettrificazione delle linee Orte-Roma-Formia e Campoleone-Nettuno, il secondo ai lavori della linea Orte-Firenze ed il terzo ai lavori delle linee attorno a Trieste.

È stata inoltre istituita in via temporanea una Sezione speciale lavori a Firenze, per soprintendere agli importanti lavori della nuova stazione viaggiatori di Firenze S. M. N.

Sempre allo scopo di ottenere le possibili economie nelle spese di esercizio, in relazione alle mutate condizioni del servizio, si è ritenuto opportuno di introdurre anche alcune modificazioni nelle circoscrizioni delle Sezioni compartimentali Materiale e Trazione sopprimendo anche qualche deposito locomotive e squadra di rialzo.

In applicazione del decreto ministeriale n. 2344 del 18 aprile 1933 sono stati istituiti presso ciascun Compartimento e la Delegazione di Cagliari gli Uffici personale compartimentali (U. P. C.).

Detti uffici, costituiti con impiegati dei diversi impianti in sede, funzionano come organo di ciascuna delle Sezioni di esercizio e degli impianti elettrici e di segnalamento, per tutte le pratiche relative al trattamento del personale.

Il concentramento delle pratiche in un solo ufficio, oltre alla possibilità della specializzazione degli impiegati per i singoli argomenti, ha portato ad una maggiore unità di criteri e di direttive, consentendo anche una economia nel quantitativo di agenti adibiti alla trattazione degli affari di personale.

5. Sistema di esercizio con dirigente unico e centrale. — L'estensione del sistema di esercizio con dirigente unico ha subito durante l'esercizio 1932-33 una sosta, che non corrisponde però ad esaurimento del programma attuabile: infatti sono continuati gli studi e l'esame di numerose proposte che avranno pronta attuazione a cominciare dai primi mesi del prossimo esercizio.

I nuovi sistemi hanno funzionato regolarmente e con buoni risultati su tutte le linee sulle quali sono stati attivati.

6. Cessione all'industria privata di ferrovie secondarie. — Durante l'esercizio 1932-33 si sono concretati tutti i provvedimenti per cedere al 1° luglio 1933 alla Società anonima italiana per la rete ferroviaria secondaria della penisola Salentina, le due linee della rete statale: Lecce-Gallipoli e Zollino-Otranto, del complessivo sviluppo di km. 81,480 in conformità alla convenzione relativa alla suddetta concessione approvata con R. decreto-legge 22 ottobre 1931, n. 1480.

Durante l'esercizio sono poi proseguite le trattative per la cessione all'industria privata delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto della Venezia Tridentina e della Venezia Giulia, senza peraltro giungere a risultati.

7. Milizia ferroviaria. — Sempre inappuntabile ed in perfetta disciplina il servizio svolto dalle Camicie Nere ferroviarie, che, malgrado l'eccezionale movimento di viaggiatori per la Mostra della Rivoluzione e per l'Anno Santo, pur assolvendo ai non lievi oneri delle scorte treni ordinari e straordinari e alle accresciute incombenze di vigilanza, seppero prodigarsi in prestazioni volontarie, senza retribuzione, veramente degne di nota, segnando nuove pagine d'oro per la classe Ferroviaria in pura e tangibile dedizione alla Causa Fascista ed al Regime.

I dati riassuntivi di cui appresso, riferibili all'esercizio 1932-33 comprovano l'attività preziosa di questa Milizia, ma più che le cifre valgono le innumeri e continue attestazioni di plauso e di riconoscimento, che all'interno e dall'esterno quotidianamente giungono, a porre in rilievo il cammino compiuto ed il prezioso apporto morale e materiale di questa Istituzione prettamente Fascista.

Forza disponibile :

Ufficiali	N.	1.253
Capi squadra.....	»	2.045
Graduati e Camicie Nere.....	»	16.078
TOTALE ...	N.	<u>19.376</u>

Forza media utilizzata durante l'esercizio 1932-33 :

Ufficiali	N.	347
Capi squadra.....	»	957
Graduati e Camicie Nere	»	3.812
TOTALE ...	N.	<u>5.116</u>

Contravvenzioni e regolarizzazioni eseguite nell'ambito ferroviario	N.	30.602
Operazioni di polizia		
Ordinaria	»	1.937
Ferroviaria	»	5.721
Politica	»	23
Tributaria	»	178
Contravvenzioni rilevate ai passaggi a livello incostuditi con un introito di lire 19.145	»	1.108
Somme recuperate a favore dell'Amministrazione ferroviaria ..	L.	1.345.679
Infortunati in servizio	N.	56
Morti per causa di servizio	»	4
Prestazioni volontarie straordinarie, senza compenso oltre il normale servizio		
per pattuglie a piedi	Km.	145.239
ore extra orario	N.	1.511.514
giornate di presenza per rinuncie sostituzioni, congedi e riposi settimanali	»	186.532
1922-23	L.	34.917.821,18
1923-24	»	10.933.146,56
1924-25	»	4.553.126,47
1925-26	»	4.520.346,91
1926-27	»	2.932.136,28
1927-28	»	1.808.180,46
1928-29	»	393.104,41
1929-30	»	305.190,47
1930-31	»	261.963,14
1931-32	»	175.571,94
1932-33	»	90.795,50
Indennizzi al netto dei recuperi pagati dall'Amministrazione ferroviaria per furti e mancanze nei vari esercizi		

8. Partecipazione ai lavori di Enti e Commissioni nazionali ed internazionali. — L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a mezzo dei suoi rappresentanti all'uopo delegati, ha seguito a prender parte attiva ai lavori del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed a quelli di numerosi Enti tecnici e Commissioni nazionali ed internazionali.

Fra i lavori più importanti ai quali hanno preso parte i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato, meritano di essere ricordati i seguenti:

Studio dei problemi riguardanti la estensione del freno continuo ai treni merci, nelle riunioni indette dall'Unione internazionale delle Ferrovie (U.I.C.) a Grenoble nell'ottobre 1932, a Budapest nel novembre 1932, a Parigi nel dicembre 1932, a Zurigo nel febbraio 1933, a Firenze nel marzo 1933, a Berlino e a Wittingen nel maggio 1933 ed a Londra nel giugno 1933;

Lavori del Comitato misto di trazione eseguiti a Milano nell'aprile 1933, dalla Commissione elettrotecnica internazionale.

In modo particolare furono seguiti dai funzionari dell'Istituto sperimentale i lavori delle seguenti Commissioni:

Commissione per la revisione delle norme per l'accettazione dei materiali da costruzione presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Commissione tecnica governativa per gli oli minerali, grassi, colori e vernici;

Commissione per la normalizzazione dei materiali per pavimentazioni stradali presso l'Azienda Autonoma Statale della Strada;

Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili;

Commissione permanente prescrizioni recipienti gas compressi;

Sottocomitato internazionale studio olio per trasformatori;

Commissione interministeriale per il coordinamento delle disposizioni interne con quelle internazionali relative al trasporto delle merci pericolose e nocive;

Sottocommissione incaricata di procedere al raggruppamento sistematico delle disposizioni di cui all'allegato I della C.I.M;

Comitato presso l'Istituto nazionale per l'esportazione (I.N.E.) per lo studio dei problemi relativi all'applicazione del freddo nella conservazione e trasporto dei prodotti ortofrutticoli.

9. Partecipazioni a Congressi nazionali ed internazionali. — I rappresentanti delle ferrovie dello Stato hanno partecipato anche ai seguenti Congressi presentando interessanti memorie:

Congresso internazionale di elettricità a Parigi (luglio 1932).

Congresso internazionale dell'Organizzazione scientifica del lavoro ad Amsterdam (luglio 1932).

5° Congresso internazionale del freddo a Buenos Ayres (settembre 1932).

Associazione internazionale del congresso delle ferrovie (12ª sessione) al Cairo (gennaio 1933).

Associazione internazionale per l'unificazione a Düsseldorf (gennaio 1933).

Société Belge des Electrifications a Bruxelles (marzo 1933).

Giornate di studi sul riscaldamento e sulla refrigerazione nella loro tecnica e nelle applicazioni a Lione (marzo 1933).

Sessione speciale Scandinava della Conferenza mondiale dell'energia a Stoccolma (giugno-luglio 1933).

10. Partecipazione ad esposizioni e fiere. — Durante l'esercizio 1932-33, l'Amministrazione ha partecipato, con una propria mostra, alle seguenti manifestazioni:

Fiera del Levante di Bari (6-21 settembre 1932);

Fiera di Verona (12-20 marzo 1933);

Mostra nazionale di agrumicoltura a Palermo (23 marzo-9 aprile 1933);

Fiera di Padova (3-18 giugno 1933);

V. Triennale d'arti decorative a Milano (giugno-settembre 1933).

Ha poi inviato del materiale scientifico alla Esposizione internazionale di Chicago, a mezzo del Consiglio nazionale delle ricerche.

Ha, infine, preso parte, unitamente all'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche, alla sessione autunnale della Fiera di Lipsia (settembre 1932).

11. Propaganda turistica. — La collaborazione con l'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche per la edizione in comune di pubblicazioni di propaganda ha dato luogo alla produzione, durante l'anno 1932, di 29 opuscoli in varie lingue per un quantitativo complessivo di 4.400.000 copie, nonchè di 8 cartelli illustrati in numero di 52.000 complessivamente.

Col 1° gennaio 1933 si è inoltre iniziata, pure in collaborazione col detto Ente, la pubblicazione di una Rivista mensile di propaganda in 30.000 copie, in triplice edizione, inglese, tedesca e francese dando particolare sviluppo alle notizie sulle facilitazioni ferroviarie accordate ai viaggiatori in via permanente o in occasione di determinati avvenimenti. Tale Rivista viene pure collocata nelle carrozze adibite ai servizi internazionali.

Tale ingente mole di materiale diffuso in Italia ed all'estero a mezzo di spedizioni in servizio, effettuate dalla nostra Amministrazione, ha dato luogo, durante l'anno 1932, a 4.037 spedizioni del peso complessivo di 2.939 quintali.

12. Concorso abbellimento stazioni ed altri impianti. — Hanno continuato a svolgersi queste riuscite manifestazioni indette dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche e dal Touring Club Italiano con il consueto contributo dell'Amministrazione e dell'Ufficio centrale del Dopolavoro ferroviario.

Durante il 1932 sono state applicate le nuove norme predisposte dal Comitato esecutivo, tendenti a dare alle manifestazioni stesse carattere di permanenza in modo da non perdere i buoni risultati già ottenuti anche in questo campo.

CAPO II.

RISULTATI FINANZIARI.

1 **Fremessa.** — Il preventivo per l'esercizio finanziario 1932-33, approvato con la legge 6 giugno 1932, n. 624, si presentava in pareggio, coincidendo l'ammontare delle entrate e delle spese della parte ordinaria in milioni 4.072.

La previsione anzidetta, predisposta breve tempo dopo la chiusura del bilancio 1930-31, nel quale i prodotti del traffico avevano importato una perdita di milioni 665,9 sull'esercizio precedente, era basata sul supposto che le entrate per tale titolo avrebbero raggiunto milioni 3.814, con diminuzione di milioni 166 (cioè di oltre il 4 %) sui prodotti realizzati nel suddetto esercizio 1930-31 e di milioni 307 su quelli preventivati pel 1931-32.

Il persistere però della crisi economica e l'intensificarsi della concorrenza dei mezzi automobilistici hanno portato sin dai primordi dell'esercizio ad una perdita nei prodotti sensibilmente superiore a quella prevista; cosicchè, sebbene nelle spese sia stato possibile conseguire notevoli economie, si delineò ben presto come inevitabile un disavanzo di gestione maggiore di quello avutosi, per milioni 197,8, nell'esercizio precedente.

Di tale stato di cose fu tenuto conto nelle variazioni al bilancio approvate con R. decreto-legge 1º giugno 1933, n. 615, con le quali le entrate ordinarie vennero complessivamente ridotte di milioni 843,7, mentre le spese lo furono per milioni 193,7; donde una previsione di disavanzo di milioni 650.

Gli accertamenti finali hanno poi portato ad un risultato alquanto migliore, essendosi il disavanzo limitato a milioni 603,3; e ciò perchè mentre i prodotti del traffico hanno presentato una ulteriore diminuzione di milioni 14,8 sulla somma per essi da ultimo preventivata, si sono in contrapposto verificate maggiori entrate fuori traffico per circa 12 milioni (alle quali ha in parte contribuito l'avvenuta sistemazione di conti con le ferrovie francesi in esecuzione degli accordi approvati con la legge 7 gennaio 1932, n. 117, per le stazioni internazionali ed i tronchi di confine di Modane e Ventimiglia) e minori spese per oltre 46 milioni, ripartiti fra quasi tutte le relative voci.

Nei confronti con l'esercizio precedente è da notare che giusta disposizione inserita nel citato R. decreto-legge 1º giugno 1933, n. 615, anche nel 1932-33 per alleg-

gerire l'onere del bilancio è stato soppresso il contributo di 40 milioni a favore del fondo pensioni e sussidi in conto capitale; ma è stato ristabilito nelle spese complementari il contributo per il rinnovamento del materiale rotabile nella misura del 2,50 % dei prodotti, prescritta dalla legge organica, col conseguente onere, da cui il bilancio 1931-32 era stato sgravato, di circa milioni 75.

2. **Dati e raffronti generali.** — Le entrate e le spese al netto, relative all'anno finanziario 1932-33, risultano dal conto consuntivo dell'Azienda (allegato 8).

Come emerge dal seguente prospetto, le entrate sono diminuite di milioni 471,9 rispetto all'esercizio precedente e le spese di milioni 66,4. Si è avuto pertanto un peggioramento di milioni 405,5 e conseguentemente il disavanzo della gestione è passato da milioni 197,8 a milioni **603,3**.

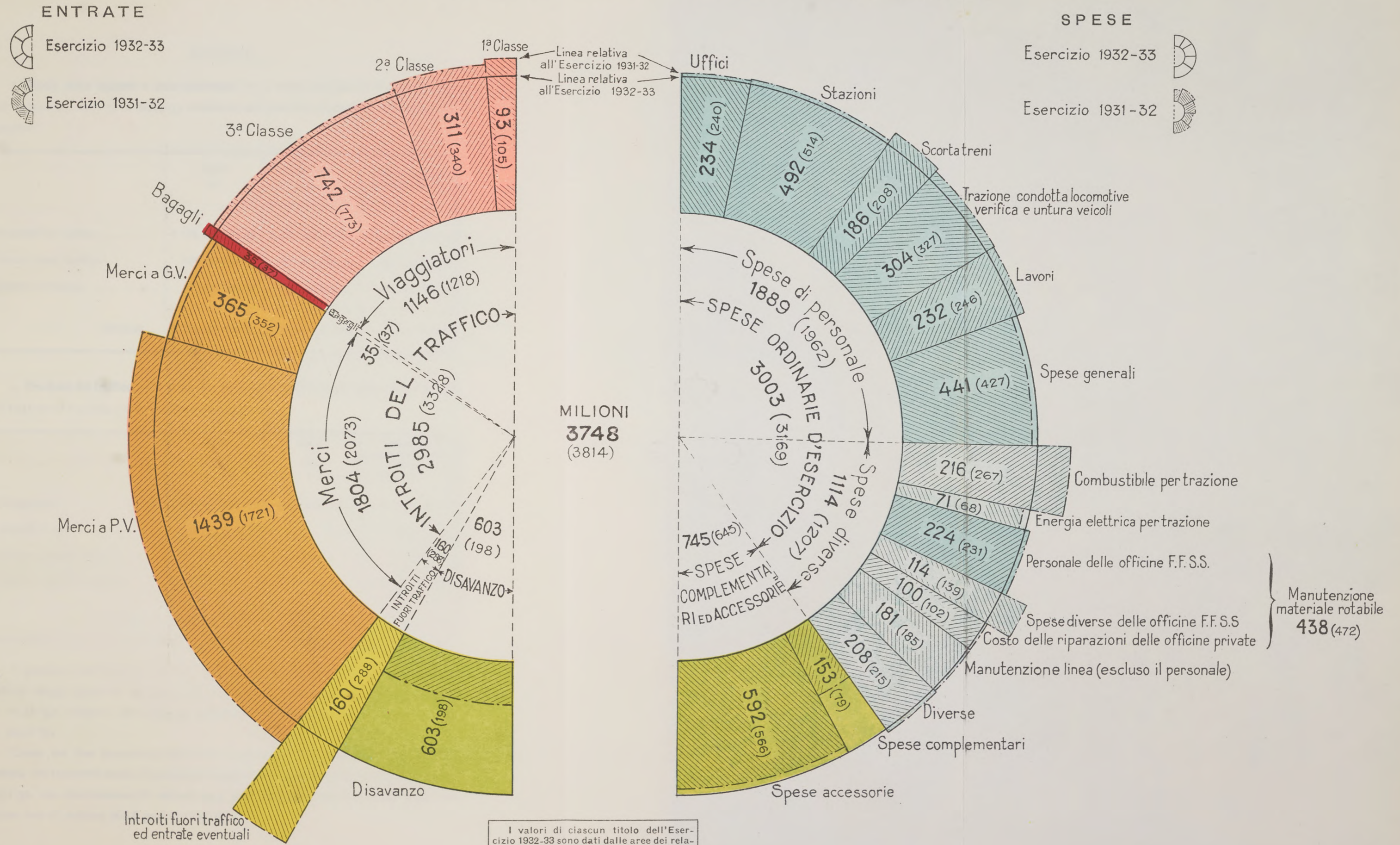
	1932-33 — lire	1931-32 — lire	Differenze rispetto al 1931-32
Entrate	3.144.919.424,44	3.616.844.473,50	— 471.925.049,06
Spese	3.748.248.594,20	3.814.656.565,37	— 66.407.971,17
Differenza...	— 603.329.169,76	— 197.812.091,87	— 405.517.077,89

I risultati distintamente per i servizi della rete a scartamento normale, compreso lo Stretto di Messina, e della rete a scartamento ridotto della Sicilia sono riassunti nel seguente prospetto:

	1932-33	1931-32	Differenze rispetto all'esercizio 1931-32
<i>Rete a scartamento normale e Stretto di Messina.</i>			
	(milioni)		
Entrate	3.140,16	3.611,53	— 471,37
Spese	3.721,85	3.787,17	— 65,32
Differenza...	— 581,69	— 175,64	— 406,05
<i>Rete a scartamento ridotto della Sicilia (1)</i>			
Entrate	4,75	5,31	— 0,56
Spese	26,39	27,48	— 1,09
Differenza...	— 21,64	— 22,17	— 0,53

(1) Per la gestione della rete sicula a scartamento ridotto vedi il capitolo speciale al Capo VIII.

ENTRATE E SPESE DELL'AZIENDA NEGLI ESERCIZI 1932-33 E 1931-32



I valori di ciascun titolo dell'Esercizio 1932-33 sono dati dalle aree dei relativi settori di corona circolare nella scala di L. 360 000 per mm.²
I valori corrispondenti dell'Esercizio 1931-32 sono indicati alla stessa scala, con le aree tratteggiate.

ENTRATE

3. **Titoli delle entrate e loro raffronto.** — I titoli costituenti le entrate degli anni finanziari 1931-32 e 1932-33 risultano, nei loro valori assoluti, dallo specchio seguente:

	1932-33 — lire	1931-32 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1931-32
Prodotti del traffico	2.985.244.504,79	3.328.368.682,03	— 343.124.177,24
Introiti fuori traffico.....	143.560.724,13	166.975.867,53	— 23.415.143,40
Entrate eventuali.....	16.114.195,52	121.499.923,94	— 105.385.728,42
TOTALE...	3.144.919.424,44	3.616.844.473,50	— 471.925.049,06

4. **Prodotti del traffico.** — I prodotti del traffico nelle singole gestioni variarono dal 1931-32 al 1932-33 come è indicato qui appresso:

	1932-33 — lire	1931-32 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1931-32
Viaggiatori	1.145.870.250,85	1.218.346.665,37	— 72.476.414,52
Bagagli e cani	35.160.601,59	37.144.576,14	— 1.983.974,55
Merci a grande velocità	365.376.441,86	351.742.346,38	+ 13.634.095,48
Merci a piccola velocità	1.438.837.210,49	1.721.135.094,14	— 282.297.883,65
TOTALE...	2.985.244.504,79	3.328.368.682,03	— 343.124.177,24

I prodotti del traffico, che nel 1930-31 avevano subito la diminuzione di milioni 665,9 (pari al 14,33 %) e nel 1931-32 altra di milioni 651,9 (pari al 16,38 %), ebbero nel 1932-33 l'ulteriore riduzione di milioni 343,1 (pari al 10,31 %).

Come nei due precedenti esercizi la contrazione si è manifestata in maggior misura nei trasporti merci. Il prodotto viaggiatori e bagagli segna infatti, rispetto al 1931-32, una diminuzione di milioni 74,5 pari al 5,93 % mentre quello merci ne segna una di milioni 268,6 pari al 12,96 %.

In confronto al 1929-30, ossia nel triennio durante il quale la persistente contrazione del traffico si è venuta manifestando, la diminuzione poi risulta del 35,75 %, di cui il 26,80 % per i viaggiatori e bagagli e il 40,51 % per le merci.

5. Prodotti del traffico della rete per unità di lunghezza e di traffico. — Si riportano qui appresso i valori unitari dei prodotti del traffico per l'esercizio 1932-33 in confronto degli stessi dati dell'esercizio precedente:

PRODOTTI	1932-33 lire	1931-32 lire
Per km. di lunghezza media esercitata.....	176.515,57	196.922,72
Per treno-km.....	21,21	25,31
Per asse-km.....	0,62	0,66

6. Introiti fuori traffico. — Gli introiti fuori traffico che nell'esercizio 1931-32 ammontarono a milioni 167, discesero, nel 1932-33, a milioni **143,6** con diminuzione di milioni 23,4.

Esclusi i noli attivi di materiale rotabile (per il quale titolo è stato accertato un aumento di milioni 1,6 dovuto a maggiori noli corrisposti dalle ferrovie estere), tutte le altre voci risultano in diminuzione in confronto al precedente esercizio.

Tali riduzioni sono specialmente dovute: nei canoni per le concessioni di binari di raccordo (milioni 0,9) e nei corrispettivi per l'esercizio dei binari stessi (milioni 7,6) alle riduzioni apportate in tali compensi con il nuovo Capitolato, nonchè alla contrazione del traffico; negli utili di magazzino (milioni 1,2) al fatto che nel precedente esercizio la gestione del magazzino presentò un maggior margine di utile in dipendenza, sopra tutto, del divario fra i prezzi praticati per la distribuzione del carbone e quelli di carico alle scorte; nei trasporti a rimborso di spesa (milioni 1,4) al minor movimento verificatosi per conto delle Poste; nei recuperi di carattere generale (milioni 9,9) alle minori prestazioni per studi, dirigenza, sorveglianza, ecc. richieste per i lavori e provviste di carattere patrimoniale e per conto di terzi; nei compensi per l'esercizio dei tronchi di confine (milioni 1,4) per la minore entità del servizio su questi prestatato ed il minor costo delle inerenti prestazioni.

7. Entrate eventuali. — Le entrate eventuali che nel 1931-32 ammontavano a milioni 121,5 risultarono nel 1932-33 di milioni **16,1** con diminuzione di milioni 105,4.

Se si tiene però conto che nel 1931-32 fra i proventi di questo titolo figurò l'eccezionale prelevamento di 100 milioni dal Fondo di riserva per le spese impreviste, autorizzato col decreto-legge 26 maggio 1931, n. 563, ed il versamento di milioni 15,3 costituenti il residuo passivo dell'assegnazione pel rinnovamento del materiale rotabile al 30 giugno 1931 (in complesso milioni 115,3), gli altri proventi risultano nel loro insieme in aumento per milioni 9,9. Tale aumento è dovuto per milioni 3,4 agli interessi sulle somme depositate alla R. Tesoreria Centrale, per milioni 0,3 agli interessi a debito di terzi e per milioni 7,6 a liquidazioni e regolarizzazioni di partite arretrate riflettenti i rapporti con le ferrovie estere. Risulta solo in diminuzione per milioni 1,3 il provento delle multe a carico di ditte per ritardi nella consegna di materiali e nella ultimazione di lavori.

SPESE.

8. **Titoli di spese e loro raffronto.** — Le spese della parte ordinaria del bilancio distinte nei tre titoli di spese ordinarie, complementari e accessorie, risultano dal seguente prospetto per i due esercizi 1932-33 e 1931-32.

	1932-33 — lire	1931-32 — lire	Differenze rispetto all'esercizio 1931-32
Spese ordinarie d'esercizio.....	3.002.897.226,47	3.169.702.361,64	— 166.805.135,17
Spese complementari	153.485.624,53	79.179.189,90	+ 74.306.434,63
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.....	577.874.440,10	529.902.015,43	+ 47.972.424,67
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	13.991.303,10	35.872.998,40	— 21.881.695,30
TOTALE...	3.748.248.594,20	3.814.656.565,37	— 66.407.971,17

Come risulta dai paragrafi seguenti, i titoli che hanno contribuito alla diminuzione nelle spese ordinarie di esercizio sono stati: le competenze del personale (milioni 86,7), il combustibile per la trazione dei treni (milioni 50,9), la manutenzione del materiale rotabile (milioni 34,9), la manutenzione della linea (milioni 3,9), le forniture per i vari servizi (milioni 7,7), gli indennizzi (milioni 0,5), mentre hanno presentato un aumento le spese generali attinenti al personale (milioni 14,1) le spese generali diverse (milioni 1) e l'energia elettrica per la trazione (milioni 2,7).



9. **Spese di personale.** — Le spese per il personale addetto all'esercizio della rete ferroviaria (stipendi, paghe e competenze accessorie) ammontarono nell'esercizio 1932-33, a milioni **1.448,15** con una diminuzione di milioni 86,73 rispetto all'esercizio precedente (milioni 1.534,88).

Aggiungendo alla detta spesa di milioni 1.448,15 quella di milioni **224,43** (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, si ha una spesa totale di milioni **1.672,58** la quale presenta, rispetto a quella corrispondente dell'esercizio precedente (milioni 1.766,27) una diminuzione di milioni 93,69. Aggiungendovi anche le spese generali di personale in milioni **441,22**, le quali sono aumentate di milioni 14,13 rispetto all'esercizio precedente (milioni 427,09) la spesa complessiva del personale risulta di milioni **2.113,80** con una diminuzione rispetto all'importo corrispondente dell'anno precedente (milioni 2.193,36) di milioni 79,56.

L'economia di milioni 93,69 avutasi nella spesa per stipendi, paghe e competenze diverse al personale è da ascrivere principalmente alla riduzione del quantitativo del personale. Vi hanno però anche in parte contribuito le riduzioni degli stipendi degli agenti dei gradi 14° e 15°, stabilita col R. decreto-legge 31 dicembre 1931, n. 1756, il quale fece sentire i suoi effetti sul bilancio del 1931-32 soltanto per cinque mesi, nonché il provvedimento adottato col R. decreto 19 agosto 1932, n. 1223, in materia di premi al personale di macchina, come pure vi ha concorso la sempre più razionale utilizzazione del personale per effetto della quale è stato possibile realizzare economie in tutti i titoli delle competenze accessorie, nonostante l'aumento verificatosi nella percorrenza dei treni.

Le « spese generali di personale » sono aumentate da milioni 427,09 a milioni 441,22; tale aumento è dovuto esclusivamente al « contributo al fondo pensioni e sussidi » (milioni 19,5) per effetto dell'ulteriore incremento verificatosi nel numero dei pensionati, mentre una economia di milioni 5,40 si è realizzata negli « assegni ed indennità diverse » per effetto essenzialmente delle minori indennità corrisposte agli agenti esonerati (milioni 5,15).

10. **Spese di combustibile per la locomozione a vapore.** — La spesa per il combustibile consumato nella locomozione a vapore per tutti i servizi cui il bilancio si riferisce, risultò di milioni **216,1** di fronte a milioni 267 nell'esercizio precedente con una economia di milioni 50,9.

Per l'esercizio a vapore delle linee a scartamento normale (allegato 35) la spesa fu di milioni **212,6** corrispondente ad un consumo di tonnellate **2.107.476** al prezzo medio di lire **100,90** per tonnellata, di fronte ad una spesa complessiva di 262,9

milioni, ad un consumo di tonnellate 2.178.060 e ad un prezzo medio di lire 120,69 la tonnellata dell'esercizio precedente. La minore spesa incontrata dipende per circa milioni 43,1 dal minor costo e per circa milioni 7,2 dal minor quantitativo del carbone consumato, derivante dalla progressiva riduzione realizzata nei consumi unitari. Per l'esercizio delle linee a scartamento ridotto e per quello delle navitraghetto attraverso lo Stretto di Messina si sostenne nel 1932-33 una spesa di combustibile di milioni **3,5** con una economia di milioni 0,6 rispetto a quella dell'esercizio precedente (milioni 4,1).

11. Spese d'energia elettrica per la trazione dei treni. — Per questo titolo risultano spesi nel 1932-33 milioni **71,11** con un aumento in confronto al 1931-32 (milioni 68,35) di milioni 2,76.

La maggiore spesa è dovuta esclusivamente al maggior traffico servito con la trazione elettrica.

12. Spese per la manutenzione del materiale rotabile. — Nell'esercizio 1932-33 si è avuta, per la manutenzione del materiale rotabile della rete a scartamento normale e ridotto, una spesa di milioni **437,7** (tutti in conto competenza) contro milioni 484,1 (di cui 11,5 in conto residui) dell'esercizio precedente.

La minore spesa di milioni 46,4 è dovuta sia al minor lavoro eseguito nelle officine dell'industria privata per minor quantitativo di locomotive riparate e trasformate, sia ai diminuiti costi tanto nelle officine private che in quelle dell'Amministrazione, nelle quali ultime, oltre al beneficio derivante dal progressivo miglioramento nell'organizzazione delle lavorazioni, ha a ciò contribuito la diminuzione delle paghe, per l'intero anno, agli agenti dei gradi 14° e 15°.

13. Spese per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica. — L'importo di queste spese nel 1932-33 fu di milioni **181,2** (tutti in conto competenza) di fronte a milioni 188,8 (di cui 3,7 in conto residui) del precedente esercizio.

La diminuzione di milioni 7,6 pur risultando da varianti in più ed in meno verificatesi nei vari titoli, è essenzialmente da ascrivere a quello riflettente le traverse ed i legnami d'armamento (mil. 7,3) in conseguenza del minore loro costo, mentre la quantità delle traverse impiegate è stata pressochè la stessa del 1931-32.

Degli altri titoli, hanno importato riduzioni di spesa quelli riguardanti gli impianti telegrafici, di blocco ed apparati centrali (milioni 3,5) e la massicciata (milioni 1,7). Hanno invece importato aumento i lavori d'armamento affidati a terzi (milioni 1,6) ai quali si è dovuto ricorrere in più larga misura in correlazione con la

progressiva riduzione numerica del personale, fonte di più rilevanti economie; la manutenzione dei fabbricati e dipendenze (milioni 2,8) per i lavori di assetto e di restauro a cui è stato dato corso in vista dello straordinario movimento di viaggiatori in occasione della Mostra della Rivoluzione Fascista e dell'Anno Santo; la manutenzione degli impianti di elettrificazione (milioni 1), sia per la maggiore estensione della rete elettrificata, sia per i lavori in corso aventi per iscopo l'unificazione dei tipi di corrente.

14. Altre spese ordinarie. — Le spese comprese sotto la denominazione di forniture, spese ed acquisti in conto esercizio (escluse quelle per il combustibile e per l'energia elettrica per la trazione dei treni trattate particolarmente negli altri titoli), diminuirono complessivamente di milioni 7,70.

La diminuzione è essenzialmente dovuta ai servizi appaltati in parte riassunti dall'Amministrazione, ciò che merita tanto più di essere rilevato, in quanto essa vi ha provveduto non ostante la ulteriore riduzione apportata al quantitativo del suo personale.

Altre riduzioni sono state conseguite nei consumi di materie, negli stampati, ecc. Ad esse per altro si contrappongono maggiori spese occorse per la sistemazione del materiale d'inventario e per sgombro neve.

Gli indennizzi relativi ai trasporti merci ammontarono a milioni **1,77**, di fronte a milioni 2,30 dell'esercizio precedente.

Le spese generali non di personale presentano un aumento di milioni 1 dovuto al combinato effetto di maggiori spese per milioni 6 e di riduzioni di spese per milioni 5,2.

Sono state in aumento le spese per la sorveglianza dei trasporti (milioni 3) specialmente per i maggiori oneri determinati dalla scadenza del periodo regolamentare di durata e conseguente rinnovo delle uniformi degli agenti iscritti alla Milizia; e le spese diverse (milioni 2,6) principalmente a causa della sopravvenienza passiva rappresentata dal deliberato reintegro al capitale del fondo pensioni di quote arretrate comprese nelle annualità che vengono corrisposte dalle cessate Società esercenti in conseguenza dei disavanzi delle antiche Casse pensioni.

Le economie vennero realizzate principalmente nel titolo dei contributi e compensi spettanti alle Ferrovie estere per i servizi delle stazioni e dei tronchi d'interesse comune, e ciò in relazione alla minore entità delle prestazioni che tali servizi hanno richiesto.

15. Spese complementari. — Nel prospetto che segue sono indicati per l'esercizio 1932-33 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 nel periodo 1° luglio 1905-30 giugno 1932, risultanti dai bilanci dei singoli esercizi, cifre però che, nella loro espressione, risentono, naturalmente, del diverso valore che nei vari anni ha assunto la lira.

	Assegni di bilancio	Ricavi di materiali	TOTALE	Somme pagate
<i>Manutenzione straordinaria:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1932	615.824.575,14	11.013.695,55	626.838.270,69	626.838.270,69
Esercizio 1932-33	50.000.000 —	1.187.971,58	51.187.971,58	28.358.123,92
TOTALE...	665.824.575,14	12.201.667,13	678.026.242,27	655.196.394,61
<i>Rinnovamento della parte metallica dell'armamento:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1932	555.297.000 —	334.121.475,71	889.418.475,71	853.954.458,97
Esercizio 1932-33	25.000.000 —	24.407.694,28	49.407.694,28	67.241.951,19
TOTALE...	580.297.000 —	358.529.169,99	938.826.169,99	921.196.410,16
<i>Rinnovamento del materiale rotabile:</i>				
Dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1932	1.544.439.415,01	371.686.960 —	1.916.126.375,01	1.916.126.375,01
Esercizio 1932-33	74.520.000 —	19.646.878 —	94.166.878,00	94.166.878 —
TOTALE...	1.618.959.415,01	391.333.838 —	2.010.293.253,01	2.010.293.253,01
<i>Migliorie alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio:</i>				
Dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1932	35.000.000 —	592.405,41	35.592.405,41	35.592.405,41
Esercizio 1932-33	—	59.176,24	59.176,24	59.176,24
TOTALE...	35.000.000 —	651.581,65	35.651.581,65	35.651.581,65

Le assegnazioni di bilancio, confrontate con quelle dell'esercizio 1931-32, presentano le seguenti differenze:

per la manutenzione straordinaria, aumento milioni 11,6;

per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, diminuzione milioni 12;

per il rinnovamento del materiale rotabile, aumento milioni 74,5.

In complesso in questa categoria di spese si è avuto un aumento di milioni 74,1 costituito dall'importo dell'assegnazione relativa al rinnovamento del materiale rotabile (milioni 74,5) la quale restò nel precedente esercizio eccezionalmente sospesa in base alle disposizioni del R. decreto-legge 26 maggio 1932, n. 563, mentre nel 1932-33 vi si è regolarmente fatto luogo nella prescritta misura del 2,50% dei prodotti del traffico. Quanto agli assegni per gli altri due titoli, il relativo importo è stato essenzialmente commisurato ai previsti fabbisogni per i lavori a cui i rispettivi fondi sono destinati, in correlazione con la disponibilità (residui) provenienti dai precedenti esercizi.

Per le migliorie alle linee ed agli impianti, è stato anche per il 1932-33, come per il 1931-32, sospesa l'assegnazione dello stanziamento in bilancio in virtù della legge di approvazione dello stato di previsione.

I ricavi, che come è noto, vanno in aumento delle assegnazioni di bilancio contro milioni 44,3 dell'esercizio precedente, ammontarono nel 1932-33 a milioni **45,3**.

L'ammontare dei pagamenti presenta un aumento di milioni 38,82 risultante come segue:

per la manutenzione straordinaria da milioni 53,80 a **28,36**, diminuzione 25,44;

per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento da milioni 75,19 a **67,24**, diminuzione 7,95;

per il rinnovamento del materiale rotabile (sul quale l'erogazione è pari all'ammontare dell'assegno e ricavi), da milioni 18 a **94,17**; aumento 76,17;

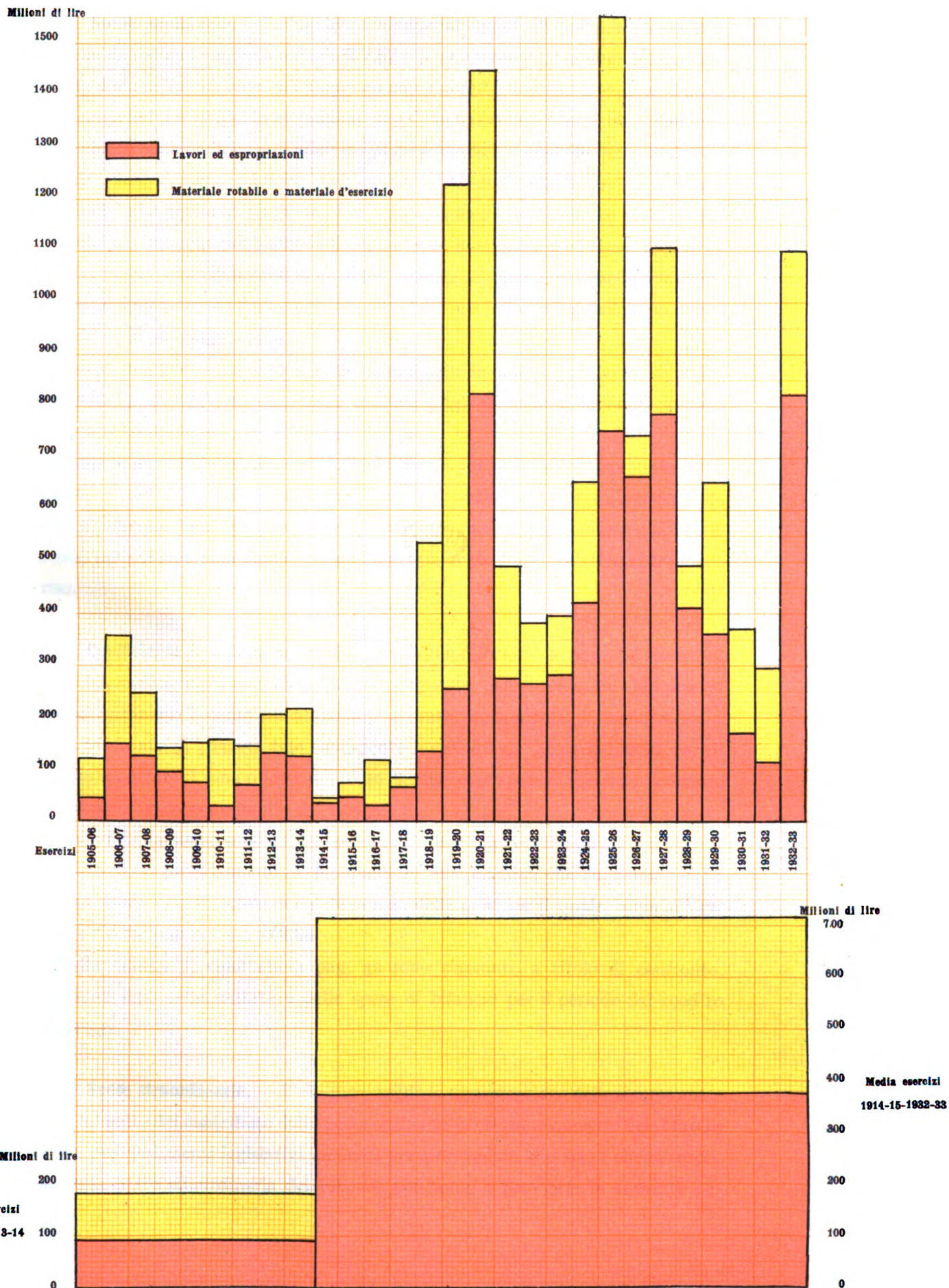
per le migliorie alle linee da milioni 6,04 a **2,08**, diminuzione 3,96.

Alla chiusura dell'esercizio è risultato disponibile un residuo di milioni 22,8 per la manutenzione straordinaria e di milioni 17,6 per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento.

16. Spese di esercizio ordinarie e complementari per unità di lunghezza e di traffico.

S P E S E	1932-33 lire	1931-32 lire
Per km. di lunghezza media esercitata	186.634,82	192.219,87
Per treno-km.	22,43	24,70
Per asse-km.	0,65	0,65

**Somme autorizzate dal 1° Luglio 1905 al 30 Giugno 1933
per spese di carattere patrimoniale**





17. **Spese accessorie.** — Le spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria passarono da milioni 529,90 a milioni **577,87** con un aumento di milioni 47,97. Tale aumento è stato determinato dal maggiore importo dell'annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamenti (milioni 52,57) parzialmente compensata (per milioni 4) dall'economia dovuta al mancato pagamento di interessi sui fondi somministrati dal Tesoro stesso nel corso dell'esercizio. All'onere dell'annualità si è poi eccezionalmente aggiunto quello (milioni 3,42) costituito dal rimborso al Consorzio di Credito per le opere pubbliche delle spese vive incontrate per l'emissione delle obbligazioni per elettrificazione delle linee, di cui si fa parola nel successivo paragrafo 19, e degli interessi sulle obbligazioni stesse per i giorni decorsi fra la sottoscrizione ed il 30 giugno 1933.

A detti maggiori oneri si sono però contrapposte le minori restituzioni di multe (milioni 0,48) ed il minor versamento (milioni 3,53) eseguito al fondo di riserva per le spese impreviste.

Le spese accessorie estranee all'Azienda hanno poi presentato una diminuzione di milioni 21,88 dovuta al minor contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale essendo rimasto in vigore per un solo semestre l'abbuono concesso per i trasporti di vino e cessato completamente quello relativo ai trasporti di riso.

18. **Coefficiente di esercizio.** — Dalla tabella II riportata a pag. 34 risulta il calcolo del coefficiente d'esercizio, cioè del rapporto percentuale tra le spese di esercizio (ordinarie e complementari) e le entrate, ugualmente di esercizio.

In confronto al 1931-32 tale coefficiente è passato da 92,95 a **100,88** per il fatto che le entrate si sono ridotte del 10,49 % mentre le spese di esercizio ordinarie e complementari sono diminuite del 2,85%.

Nella tabella stessa sono anche specificati, oltre i proventi e gli oneri dell'esercizio ferroviario propriamente detto, quelli ad esso estranei che concorrono nella determinazione dell'ammontare del disavanzo della gestione il quale, come si è già detto, è risultato di milioni **608,33**.

Nella tabella I, riportata a pag. 32 sono riassunti, a titolo di confronto, i principali dati delle entrate e delle spese di bilancio per il periodo dal 1909-10 al 1932-33.

19. **Spese straordinarie.** — L'allegato 12¹ dà la dimostrazione delle somme autorizzate (al netto del contributo della parte ordinaria per il rinnovamento dei rotabili) coi vari provvedimenti legislativi emanati per provvedere alle spese che si inscrivono nella parte straordinaria del bilancio per lavori e provviste in aumento pa-

trimoniale. Tali somme ammontano, dal 1° luglio 1905 a tutto giugno 1933, a lire **13.003.311.979,26** con un aumento, in confronto alla situazione al 30 giugno 1932, di lire 1.219.823.275,84 dovuto:

a) per lire 19.823.275,84 alle entrate diverse per rimborsi e concorsi di altre pubbliche Amministrazioni e di terzi, ricavi dalla vendita di immobili, ecc.;

b) per milioni 1.200 al fondo autorizzato col R. decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, per l'estensione della trazione elettrica.

Durante l'esercizio 1932-33 furono assunti impegni per lire **1.189.169.154,86** di cui lire 793.781.926 per lavori e provviste dipendenti dall'estensione della trazione elettrica disposta col citato R. decreto-legge n. 1472. Tenuto però conto delle disponibilità dovute al contributo dell'esercizio pel rinnovamento del materiale rotabile, ai ricavi dalla demolizione e alienazione del materiale stesso, alle economie risultanti dalle liquidazioni finali, nonchè alle sensibili riduzioni apportate a vari dei precedenti impegni, il tutto per il complessivo importo di lire 300.741.052,49, l'aumento nella consistenza degli impegni si è limitato a lire 888.428.101,87, sicchè al 30 giugno 1933 essa è risultata di lire **12.176.026.210,53** (vedi allegato 13).

Le somme pagate nell'esercizio 1932-33 sempre al netto del contributo dell'esercizio pel rinnovamento del materiale rotabile e dei ricavi dalla demolizione e alienazione di tale materiale, ammontano a lire **261.267.928,29**, così suddivise:

1 - Per lavori, espropriazioni ed acquisto stabili...	L.	134.269.837,47
2 - Per elettrificazione di linee.....	»	26.717.218,98
3 - Per materiale rotabile (acquisti e migliorie)....	»	73.632.217,69
4 - Per materiale d'esercizio	»	24.564.600,65
5 - Per migliorie alle linee ed agli impianti	»	2.084.053,50

L'importo dei pagamenti effettuati dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1933 ascende a lire **10.446.741.952,09**, e di tale somma milioni 9.629 trovano corrispondenza negli effettuati prelevamenti di sovvenzioni dal Tesoro con onere di interessi ed ammortamento a carico della parte ordinaria del bilancio, carico che nel 1932-33 ha raggiunto l'importo di lire **555.516.221,58**.

Quanto ai fondi occorrenti per l'estensione della trazione elettrica autorizzata dal surricordato R. decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, fu con questo disposto che essi debbano provvedersi non più con sovvenzioni del Tesoro, come per le spese patrimoniali fu sempre praticato in passato, ma con speciali operazioni di credito le cui modalità e condizioni sono da stabilirsi con decreti Reali su proposta dei Ministri delle Finanze e delle Comunicazioni.

In dipendenza di ciò, è stata entro l'esercizio 1932-33 concretata col Consorzio di Credito per le opere pubbliche la prima di tali operazioni, formante oggetto del R. decreto 21 maggio 1933, n. 450, e consistente nell'emissione da parte di detto Consorzio, per conto dell'Amministrazione ferroviaria, di speciali obbligazioni al 4,50 % ammortizzabili in 20 anni a decorrere dal 1° luglio 1933, per l'ammontare nominale di lire **600.000.000**. Secondo accordi poi intervenuti col Ministero delle Finanze, la somma rappresentante il ricavo netto dell'operazione (che fu di lire 540.000.000, tenuto conto del corso di emissione fissato in lire 455, per ogni obbligazione di lire 500 nominali, nonchè della provvigione riservata al Sindacato bancario costituitosi per il collocamento dei titoli) è stata dall'Amministrazione depositata in conto corrente fruttifero alla R. Tesoreria Centrale, in attesa che col procedere delle spese per i lavori e provviste dipendenti dalle nuove elettrificazioni se ne renda necessaria la graduale utilizzazione a copertura delle spese stesse.

Aperta il giorno 1° giugno la sottoscrizione alle obbligazioni in parola, essa fu immediatamente coperta per somma circa doppia di quella offerta al pubblico, col pieno successo quindi della disposta operazione; ed in data 17 giugno vennero dai sottoscrittori completati i versamenti delle somme sottoscritte. Conseguentemente al bilancio 1932-33 ha fatto carico l'onere degli interessi (dietimi) dovuti ai sottoscrittori stessi per il periodo fino al 30 giugno, per l'importo di lire 1.222.052,05, mentre dall'esercizio 1933-34 si inizierà l'iscrizione in bilancio delle corrispondenti annualità d'ammortamento.

SITUAZIONE PATRIMONIALE.

20. **Conto generale del patrimonio.** — La situazione patrimoniale dell'Azienda — espressa in lire stabilizzate — risulta dall'allegato 1, mentre elementi più dettagliati circa le diverse sue voci sono forniti dagli allegati 3, 4, 5, 6 e 7.

Da essa emerge che le *attività di natura industriale* (linee, mezzi d'esercizio, ecc.) hanno raggiunto al 30 giugno 1933 milioni **39.333** contro milioni 39.254, risultanti dalla precedente situazione.

L'accrescimento di milioni 79, è la risultante degli aumenti di milioni 187,9 nella consistenza delle linee, di milioni 46,6 in quella dei mezzi diversi d'esercizio e di milioni 31,1 negli investimenti in case economiche per il personale, contro la diminuzione di milioni 186,1 nelle scorte di magazzino.

In particolare, l'aumento della consistenza delle linee è dovuto per milioni 13,9 all'assunzione in esercizio della linea a scartamento ridotto S. Ninfa scalo-Salemi, per milioni 8,2 a lavori complementari sulle linee di nuova costruzione già aperte all'esercizio eseguiti con fondi a carico dell'Amministrazione dei LL. PP., e per milioni 163 ai lavori in conto patrimoniale eseguiti dall'Amministrazione ferroviaria.

L'aumento verificatosi nei mezzi diversi d'esercizio è dovuto per milioni 62 alle nuove navi-traghetto « Scilla » e « Cariddi » ed al nuovo materiale di esercizio, mentre la consistenza del materiale rotabile è diminuita di milioni 15,5 dovuti alla differenza fra l'importo del materiale di nuovo acquisto assunto in carico per milioni 200,2 e l'ammontare, tradotto in lire stabilizzate, dei rotabili radiati per milioni 215,7.

Fra le *passività*, si rileva un aumento di milioni 285,7 (cioè da milioni 8.425 a milioni 8.710,7) nelle sovvenzioni del Tesoro da ammortizzare, rappresentato dalla differenza fra l'importo delle nuove sovvenzioni rimosse per milioni 380, e la quota di milioni 94,3 ammortizzata.

Il capitale mutuato per la costruzione delle case economiche è aumentato di milioni 55, di cui 5 forniti dal Fondo pensioni e sussidi e 50 dalla Cassa Depositi e Prestiti, mentre la parte ammortizzata si è accresciuta di milioni 2,1. L'eccedenza che il capitale mutuato presenta in confronto alle spese di costruzione sostenute nel 1932-33, è motivata dalla circostanza che alla chiusura del precedente esercizio erano rimasti da coprire con mutui oltre 24 milioni di spese.

La *dotazione ricevuta dall'Azienda* si è accresciuta di milioni 23,9 per la quasi totalità dovuti alla suaccennata nuova linea ed ai citati lavori complementari a carico dei LL. PP.; con che la dotazione stessa è passata da milioni 22.024,2 a milioni **22.048,1**. A tale valore in lire stabilizzate corrisponde però una complessiva spesa effettiva, sostenuta dallo Stato, di milioni 7.668,7.

Il *patrimonio netto* è passato da milioni 6.620,6 a **6.638**. L'aumento di milioni 17,4, come analiticamente risulta dall'allegato 3, è stato determinato dall'importo degli ammortamenti eseguiti per milioni 97,1 e di altre partite per milioni 21,9, cui si è però contrapposta la diminuzione conseguente dalle demolizioni del materiale rotabile, il cui ammontare ha ecceduto di milioni 101 quello degli acquisti fatti con le disponibilità del conto rinnovamento.

21. Liquidazione generale. — Con gli stessi criteri degli scorsi esercizi è stata compilata la « liquidazione generale » (allegato 2) in cui sono posti in evidenza elementi integrativi di quelli registrati in bilancio, atti a dare una più esatta dimostrazione delle effettive risultanze economiche dell'esercizio ferroviario.

Da essa emerge un disavanzo economico di milioni 391,3 superiore di milioni 319,1 a quello che emergeva nel 1931-32. L'aggravamento che ne risulta è perciò inferiore all'aumento di milioni 405,5 (da milioni 197,8 a milioni 603,3) che si è verificato nel disavanzo di bilancio; e ciò è dovuto essenzialmente alla circostanza che mentre nel precedente anno il fondo di riserva per le spese impreviste subì la cospicua diminuzione di milioni 84,2, invece nel 1932-33 esso ha presentato un aumento di milioni 12,3, il quale ha controbilanciato all'incirca la diminuzione verificatasi nell'importo dei contributi, oneri, ed ammortamenti vari.

		1932-33	1931-32	1930-31	1929-30	1928-29	1927-28	1926-27	1925-26	1924-25	1923-24	1922-23
		MILIONI										
Entrate d'esercizio.												
1	Prodotti del traffico.....	2.985,2	3.328,3	3.980,3	4.646,2	4.670,7	4.478,7	4.841,4	4.865,5	4.080,7	3.448,8	3.100,3
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa.....	143,6	167,0	185,9	178,8	153,5	166,2	207,8	167,0	171,4	155,7	196,7
3	TOTALE entrate...	3.128,8	3.495,3	4.166,2	4.825,0	4.824,2	4.644,9	5.049,2	5.032,5	4.252,1	3.604,5	3.297,0
Spese d'esercizio.												
4	Spese ordinarie.....	3.002,9	3.169,7	3.544,7	3.908,7	3.868,2	3.879,5	4.319,5	4.066,5	3.617,4	3.685,4	3.986,8
5	Spese complementari.....	153,5	79,2	139,7	372,3	338,6	289,4	223,0	211,5	166,8	130,8	138,2
6	TOTALE spese...	3.156,4	3.248,9	3.684,4	4.281,0	4.206,8	4.168,9	4.542,5	4.278,0	3.784,2	3.816,2	4.125,0
7	Residuo dell'esercizio (3-6)...	—	246,4	481,8	544,0	617,4	476,0	506,7	754,5	467,9	—	—
8	Disavanzo dell'esercizio (6-3)...	27,6	—	—	—	—	—	—	—	—	211,7	828,0
9	Coefficiente d'esercizio ($\frac{6}{3}$)	100,88%	92,95%	88,44%	88,73%	87,20%	89,75%	89,97%	85,01%	89%	105,87%	125,11%
Spese accessorie.												
10	Interessi e ammortamenti pagati al Tesoro.....	555,5	507,0	472,5	448,2	411,7	353,4	307,7	283,0	233,8	175,2	174,8
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi.....	4,8	4,7	4,4	4,4	—	4,7	4,9	4,5	4,4	4,4	4,3
12	Spese per l'emissione delle obbligazioni per l'elettrificazione delle linee.....	3,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Corte dei Conti e Consorzio zolfifero siciliano.....	0,1	0,1	0,3	0,3	4,7	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
14	Noleggjo di carri.....	—	—	0,1	0,1	0,1	—	—	—	—	—	0,1
15	TOTALE spese accessorie...	563,8	511,8	477,3	453,0	416,5	358,2	312,7	287,6	238,3	179,7	179,3
16	Avanzo dell'esercizio ferr. (7-15)	—	—	4,5	90,9	200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—	—
17	Deficit dell'esercizio ferroviario (15 + 8 o 15-7).....	591,4	265,4	—	—	—	—	—	—	—	391,4	1.007,3
Formazione dell'avanzo o del deficit della gestione.												
18	dall'avanzo dell'esercizio ferroviario.....	—	—	4,5	90,9	200,9	117,8	194,0	466,9	229,6	—	—
19	da entrate eventuali.....	16,1	21,5	54,3	14,3	11,2	13,7	43,2	21,4	28,3	20,2	25,3
20	da prelevamenti dalla riserva.....	7,7	104,2	9,4	6,9	52,5	36,7	71,3	36,0	—	16,6	—
21	dall'avanzo dell'esercizio di navigazione libera...	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,1	0,2	—
22	TOTALE...	23,8	125,7	68,2	112,1	264,6	168,2	308,5	524,4	258,0	37,0	25,3
23	Deficit dell'esercizio ferroviario.....	591,4	265,4	—	—	—	—	—	—	—	391,4	1.007,3
24	contributo per riduzioni di tariffe.....	14	35,9	46,4	10,4	4,1	4,6	38,1	39,5	35,5	23,5	18,0
25	sovvenzione alla gestione boschi di Albania.....	—	—	—	—	—	—	—	30,0	—	—	—
26	trasporti per il terremoto	—	—	—	—	1,3	—	—	—	—	—	—
27	restituzione multe ai fornitori.....	1,7	2,2	2,1	3,2	—	5,6	13,3	2,9	1,4	1,0	1,9
28	versamenti alla riserva..	20	20,0	9,4	6,9	52,5	47,9	101,4	66,0	28,5	16,8	9,4
29	quote prodotti dovute dal Tesoro alle Società concessionarie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	insufficienza di sovvenzione per la navigazione con le isole e navigazione libera.....	—	—	—	—	—	—	—	7,9	16,8	15,4	21,0
31	TOTALE...	627,1	323,5	57,9	20,5	57,9	58,1	152,8	146,3	82,2	449,0	1.057,6
32	Avanzo della gestione (22-31)	—	—	10,3	91,7	206,7	110,1	155,7	378,1	175,8	—	—
33	Deficit della gestione (31-22)	603,3	197,8	—	—	—	—	—	—	—	412,0	1.032,3

finanziario 1909-10 in poi.

1921-22	1920-21	1919-20	1918-19	1917-18	1916-17	1915-16	1914-15	1913-14	1912-13	1911-12	1910-11	1909-10	Annotationi
DI LIRE													
2.964,2	2.822,7	1.879,2	1.608,3	1.263,2	1.085,1	763,2	575,1	578,0	560,6	534,4	499,0	481,3	Per render omogenei dati si sono aumentati i prodotti da traffico e le spese di esercizio da 1913-14 a 1919-20 dei contributi a favore dell'Opera di Previdenza pari al 6% dei prodotti
192,7	141,1	142,8	105,0	86,5	45,0	52,3	29,9	29,0	29,3	27,8	27,5	26,2	
3.156,9	2.963,8	2.022,0	1.713,3	1.349,7	1.130,1	815,5	605,0	607,0	589,9	562,2	526,5	507,5	
4.292,8	4.223,1	2.859,0	1.600,3	1.236,5	893,0	643,0	514,2	466,6	456,3	441,7	408,0	391,5	
115,6	108,7	72,3	64,0	36,2	42,7	24,4	19,8	27,1	26,5	25,8	23,7	22,3	
4.408,4	4.331,8	2.931,3	1.664,3	1.272,7	935,7	667,4	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	54,7	94,8	93,7	
1.251,5	1.368,0	909,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
139,64%	146,16%	144,97%	97,14%	94,28%	82,70%	81,84%	88,26%	81,33%	81,85%	83,16%	81,99%	81,53%	
167,5	113,1	100,7	99,4	98,3	97,2	94,7	86,2	78,0	72,2	64,7	56,8	48,8	
0,7	18,8	17,7	1,8	1,8	0,5	0,6	1,0	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
0,1	0,1	0,1	0,6	0,5	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	
0,3	0,4	0,5	0,4	0,9	0,5	0,1	0,5	0,4	1,0	1,4	1,1	—	
168,6	132,4	119,0	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	
1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—	17,6	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	95,4	51,9	—	34,0	32,9	27,6	35,9	43,9	
41,4	196,4	18,4	9,3	19,6	4,0	1,0	1,0	0,4	0,2	0,3	1,3	1,9	
—	—	—	6,9	10,0	—	—	10,7	3,7	7,5	11,5	10,0	3,0	
0,5	—	1,9	16,5	10,6	18,8	10,6	—	—	—	—	—	—	
41,9	196,4	20,3	32,7	40,2	118,2	63,5	11,7	38,1	40,6	39,4	47,2	48,8	
1.420,1	1.500,4	1.028,3	53,2	24,5	—	—	17,6	—	—	—	—	—	
25,0	15,5	26,1	15,9	11,8	12,3	15,2	4,6	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	0,5	4,7	0,7	—	—	0,1	0,3	1,5	
1,8	1,7	0,6	1,6	0,7	0,3	0,8	—	1,6	4,9	—	—	—	
7,8	—	1,0	—	—	18,3	11,3	7,0	7,0	7,7	7,3	7,0	7,0	
—	—	—	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	—	
19,1	—	6,7	7,1	3,2	1,7	1,4	1,2	1,4	1,0	0,9	1,8	—	
1.473,8	1.517,6	1.062,7	77,8	40,2	33,1	33,4	32,6	10,0	13,6	8,3	9,1	8,5	
—	—	—	—	—	85,1	30,1	—	28,1	27,0	31,1	38,1	40,3	
1.431,9	1.321,2	1.042,4	45,1	—	—	—	20,9	—	—	—	—	—	

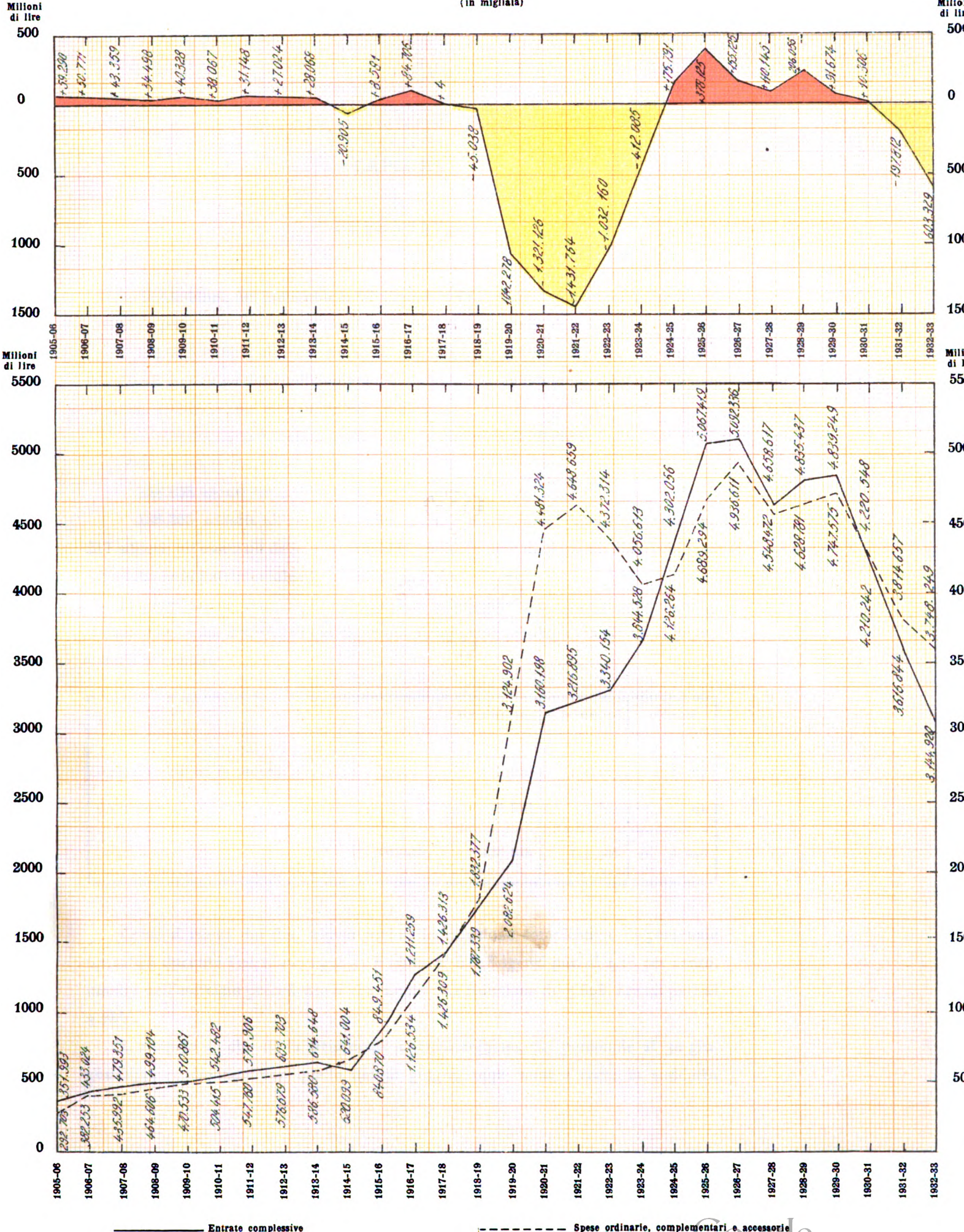
Coefficients d'esercizio per gli anni finanziari 1932-33 e 1931-32.

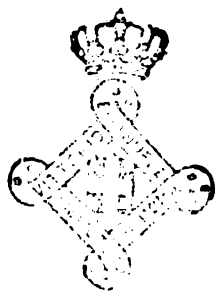
		1932-33 — Lire	1931-32 — Lire	
Entrate d'esercizio.				
1	Prodotti del traffico	2.985.244.504,79	3.328.368.682,03	
2	Introiti diversi e rimborsi di spesa.....	143.560.724,13	166.975.867,53	
3	TOTALE...	3.128.805.228,92	3.495.344.549,56	
Spese d'esercizio.				
4	Ordinarie	3.002.897.226,47	3.169.702.361,64	
5	Complementari	153.485.624,53	79.179.189,90	
6	TOTALE...	3.156.382.851 —	3.248.881.551,54	
7	Residuo dell'esercizio (3-6)...	—	246.462.998,02	
8	Disavanzo dell'esercizio (6-3)...	27.577.622,08	—	
9	Coefficiente dell'esercizio ($\frac{6}{3}$)...	100,88 %	92,95 %	
Spese accessorie.				
10	Interessi ed ammortamenti pagati al Tesoro.....	555.516.221,58	506.957.705,11	
11	Interessi e ammortamenti pagati a terzi.....	4.751.497,69	4.751.497,69	
12	Spese per l'emissione delle obbligazioni per l'elettrificazione delle linee	3.422.052,05	—	
13	Corte dei Conti.....	120.000 —	120.000 —	
14	TOTALE...	563.809.771,32	511.829.202,80	
15	Disavanzo dell'esercizio ferroviario (14 + 8 o 14-7)...	591.387.393,40	265.366.204,78	
Formazione del deficit della gestione.				
16	Proventi {	da entrate eventuali	16.114.195,52	21.499.923,94
17		da prelevamenti dalla riserva	7.703.586,67	104.178.799,80
18	TOTALE...	23.817.782,19	125.678.723,74	
19	Oneri {	deficit dell'esercizio ferroviario.....	591.387.393,40	265.366.204,78
20		contributo per riduzioni di tariffe.....	13.991.303,10	35.872.998,40
21		restituzione multe ai fornitori.....	1.768.255,45	2.251.612,43
22		versamenti alla riserva.....	20.000.000 —	20.000.000 —
23	TOTALE...	627.146.951,95	323.490.815,61	
24	Deficit della gestione (23-18)...	603.329.159,76	197.812.091,87	

Risultati finanziari dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato

Avanzo o Disavanzo

(in migliaia)





CAPO III.

PERSONALE.

1. **Consistenza del personale al 30 giugno 1933.** — Al 30 giugno 1932 il quantitativo di personale era complessivamente di 144.906 agenti, di cui:

144.041 addetti all'esercizio della Rete a scartamento normale e ridotto; 171 addetti all'esercizio delle navi traghetto sullo Stretto di Messina; 694 addetti ai lavori in conto patrimoniale ed ai cantieri speciali.

Tale quantitativo è andato gradatamente diminuendo durante l'esercizio 1932-1933 fino ad essere ridotto al 30 giugno 1933 a:

138.858 agenti complessivamente, di cui:

138.355 addetti all'esercizio della Rete a scartamento normale e ridotto; **217** addetti all'esercizio delle navi traghetto sullo Stretto di Messina; **286** addetti ai lavori in conto patrimoniale ed ai cantieri speciali.

Il quantitativo complessivo di agenti al 30 giugno 1932 ed al 30 giugno 1933 si ripartiva, come è indicato qui appresso, nelle categorie degli stabili ed in prova e degli avventizi:

	al 30 giugno 1933	al 30 giugno 1932	Differenze
Agenti stabili ed in prova.....	135.206	141.213	— 6.007
Avventizi.....	3.652	3.693	— 41
TOTALE...	138.858	144.906	— 6.048

Come si rileva dai dati soprariportati la riduzione complessiva di personale operatasi durante l'esercizio 1932-33 è stata di 6.048 agenti pari al 4,18 per cento, mentre nell'esercizio precedente si era avuta una riduzione di 5.698 agenti pari al 3,78%.

L'allegato 14 che dà la situazione particolareggiata del personale al 30 giugno 1933 confrontata con quella del 30 giugno 1932, mostra come la suddetta

riduzione complessiva di 6.048 agenti si ripartisca fra le diverse categorie di personale.

La tabella seguente indica le variazioni per servizi.

	Al 30 giugno 1933	Al 30 giugno 1932	Differenze	%
Personale degli uffici.....	12.275	12.487	— 212	— 1,71
Personale subalterno.....	2.166	2.268	— 102	— 4,49
Personale esecutivo del movimento e commerciale.....	57.763	60.910	— 3.147	— 5,17
Personale esecutivo dei lavori.....	25.423	26.506	— 1.083	— 4,09
Personale esecutivo del materiale e trazione.....	40.328	41.828	— 1.500	— 3,59
Personale esecutivo degli altri servizi.	903	907	— 4	— 0,44
TOTALE...	138.858	144.906	— 6.048	— 4,18

Come si vede, anche nel 1932-33 la più forte diminuzione si è avuta nel personale esecutivo del movimento e commerciale.

Fra gli agenti di stazione si ebbe una riduzione di **1.979** agenti di fronte a quella di 1.503 dell'esercizio precedente.

Il personale dei treni ha avuto la riduzione di **1.168** agenti contro 961.

La riduzione avutasi nel personale esecutivo dei lavori risultò di **1.083** agenti di fronte a quella di 1.231 agenti dell'anno precedente.

Fra le diverse categorie di personale del Servizio materiale e trazione segnaleremo le seguenti:

personale di condotta delle locomotive, riduzione di **730** agenti (566 nel 1931-32);

personale dei depositi locomotive e officine depositi, riduzione **480** agenti (814 nel 1931-32);

personale delle squadre di rialzo, riduzione di **128** agenti (136 nel 1931-32);

personale officine di grande riparazione, riduzione di **116** agenti (54 nel 1931-1932);

personale di untura e verifica veicoli, riduzione **33** agenti (14 nel 1931-32).

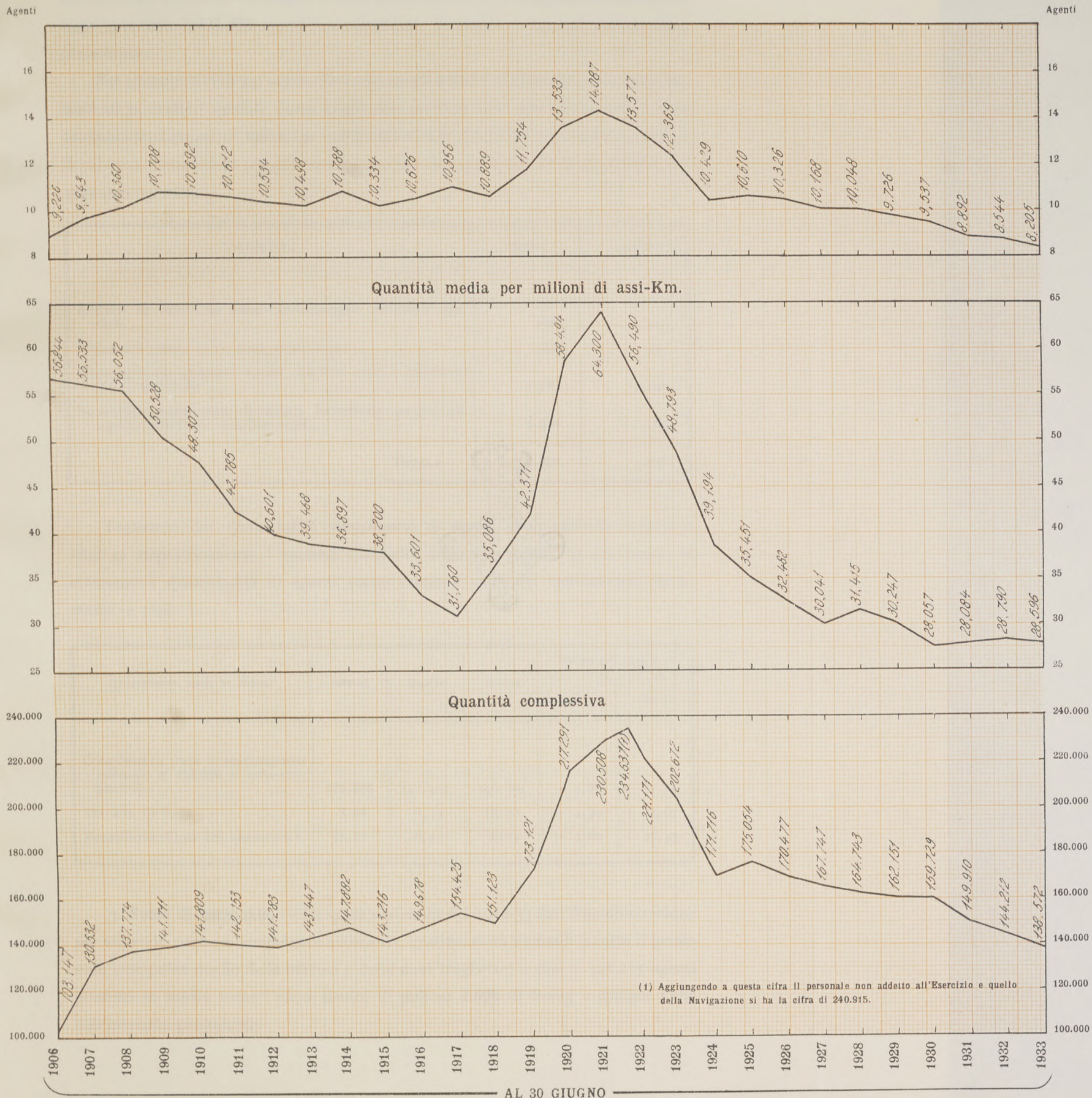
Nel personale esecutivo addetto agli uffici si ebbe una riduzione di **13** agenti (4 nel 1931-32).

2. Quantitativo medio di personale durante l'esercizio 1932-33. — Tenuto conto della graduale riduzione di personale verificatasi durante l'esercizio e della utiliz-

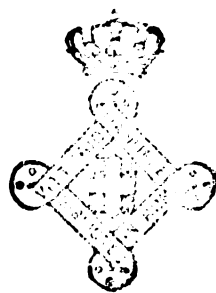
Quantità di personale addetto all'esercizio delle Ferrovie dello Stato

(al 30 giugno di ciascun anno)

Quantità media per Km. esercitato



NOTA — Sono compresi gli agenti della rete a scartamento normale, a scartamento ridotto e delle navi-traghetto.



zazione degli avventizi nei singoli mesi, il quantitativo medio di personale durante il 1932-33 risultò di **141.215** agenti in complesso, di fronte a 147.438 dell'esercizio precedente.

Nei quantitativi di cui sopra, oltre agli agenti addetti ai lavori in conto patrimoniale ed ai cantieri speciali, le cui paghe non gravano sulle spese di esercizio, sono compresi altri gruppi di agenti che non prestano servizio ferroviario vero e proprio, e la cui consistenza media per gli esercizi 1932-33 e 1931-32 risulta dallo specchio qui appresso riportato:

A G E N T I	1932-33	1931-32
Addetti ai lavori in conto patrimoniale ed uffici speciali	644	725
Distaccati presso altre Amministrazioni.....	203	190
Distaccati alla gestione viveri «La Provvida» e all'ufficio del Dopolavoro	1.168	1.158
In servizio permanente di milizia ferroviaria esclusi gli agenti addetti al guardianaggio.....	2.894	2.963
TOTALE	4.909	5.036

Togliendo dai quantitativi complessivi di agenti degli esercizi 1932-33 e 1931-32 rispettivamente i numeri risultanti dallo specchio di cui sopra, si ottengono i quantitativi di agenti esclusivamente utilizzati nell'esercizio ferroviario, e cioè:

QUANTITATIVO MEDIO DI AGENTI	1932-33	1931-32	1913-14	Differenza % rispetto al	
				1931-32	1913-14
Complessivo (rete a scartamento normale e ridotto e navi-traghetto)	136.306	142.402	146.894	— 4,28	— 7,21
Per km. di linea.....	8,06	8,43	10,70	— 4,39	— 24,67
Per milione di assi-km. rimorchiati	28,12	28,43	38,75	— 1,09	— 27,43

3. Spese di personale. — La spesa sostenuta nel 1932-33 dall'Amministrazione per stipendi, paghe e competenze accessorie, gratificazioni e sussidi a tutto il personale (compreso quello delle officine e delle navi traghetto) e cioè a 141.215 agenti presenti in media tutto l'anno, risultò di milioni **1.698** di fronte a milioni 1.793 dell'esercizio precedente.

Considerando solo gli agenti esclusivamente utilizzati nell'esercizio ferroviario, la spesa risulta nel 1932-33 di 1.690 milioni di lire che corrisponde ad una spesa media di lire **12.023** per agente (al lordo delle trattenute per il fondo pensione, la ricchezza mobile, ecc).

Nei dati di cui sopra non sono comprese le spese generali attinenti al personale, quali i contributi che l'Amministrazione versa al fondo pensioni e sussidi, le indennità e premi agli operai infortunati, le spese per massa vestiario, per servizio medico e le buonuscite a carico dell'esercizio.

La dette spese generali ammontarono nel 1932-33 a milioni **416** di fronte a milioni 400 dell'esercizio precedente.

In totale quindi le spese di personale risultarono di **2.114** milioni nel 1932-33 di fronte a 2.193 milioni dell'esercizio precedente.

4. Assuntorie ed appalti. — Al principio del 1932-33 erano appaltati a Ditte private i servizi di facchinaggio merci e bagagli, manovre e pulizia in 82 stazioni e scali (non compresi quelli portuali).

Durante l'esercizio, tenuto conto delle disponibilità che presentava il personale di ruolo in relazione alla riduzione del traffico, si ritenne opportuno di riprendere in economia i servizi di facchinaggio merci e bagagli e pulizia in parecchie stazioni e precisamente in Airasca, Ancona Centrale, Alessandria, Brescia, Bassano del Grappa, Busto Arsizio, Canicattì, Catania Centrale, Cagliari, Chilivani, Como Lago, Falconara Marittima, Firenze S. M. N., Fidenza, Genova P. Caricamento, Genova Brignole, Genova Pontedecimo, Genova Sestri P., Gallarate, Jesi, Imperia Oneglia, Luserna S. Giovanni, Milano Farini, Novara, Potenza Inf., Padova, Pisa Centrale, Portogruaro, Pescia, Roma S. Pietro, Roma Trastevere G. V., Roma Tuscolana, Sanluri Stato, Savona Letimbro, Schio, Trieste Centrale, Trieste C. Marzio, Terni, Torino Smistamento, Torino P. Susa, Treviso, Venezia Mestre, Venezia S. Lucia, Verona P. Nuova.

Vennero inoltre ridotti i servizi appaltati nelle stazioni di Bologna Smistamento, Bologna Centrale e Genova Brignole ed assunto dalla Milizia Ferroviaria il servizio di vigilanza a Napoli Scalo Marittimo.

Nello stesso esercizio furono trasformate in assuntorie **20** stazioni e fermate e furono chiuse all'esercizio **7** assuntorie.

Alla fine dell'esercizio 1932-33 si avevano pertanto sulla rete **973** stazioni e fermate esercitate come assuntorie.

Per quanto riguarda i servizi appaltati del Servizio materiale e trazione (servizi vari di manovalanza nei depositi locomotive e combustibili, nei rifornitori, ecc., e servizi di pulizia vetture), il quantitativo di 410 che si aveva al 30 giugno 1932, è

disceso a **340** al 30 giugno 1933. Oltre, però, alla riduzione del numero degli appalti è stata anche ridotta l'entità delle prestazioni originarie.

Degli appalti dati dal Servizio lavori sono diminuiti da **165** a **161** quelli per la manutenzione totalitaria, mentre sono aumentati da **1.554** a **1.647** gli appalti relativi alla custodia dei passaggi a livello e da **1.317** a **1.326** quelli concernenti l'accudienza dei segnali e posa petardi.

In tal modo il numero complessivo dei servizi appaltati dal Servizio lavori risultò al 30 giugno 1933 di **3.134**.

5. Assunzioni, nomine in prova ed a stabile — Dopo molti anni di quasi assoluta sospensione dei concorsi, nel 1932-33 ne sono stati banditi un certo numero per sopperire alle maggiori deficienze delle diverse categorie di funzionari ed agenti, come è indicato qui appresso:

a) per **1** posto di Allievo ispettore in prova fra diplomati in scienze forestali (decreto Ministeriale 18 ottobre 1932);

b) per **2** posti di Allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di chimico (decreto Ministeriale 10 gennaio 1933, n. 1508);

c) per **3** posti di Allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere chimico (decreto Ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1552);

d) per **15** posti di Allievo ispettore in prova fra laureati in giurisprudenza o in scienze economiche e commerciali o in scienze politiche (decreto Ministeriale 10 gennaio 1933, n. 1507);

e) per **6** posti di Allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo (decreto Ministeriale 10 gennaio 1933, n. 1509);

f) per **36** posti di Allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di ingegnere (decreto Ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1552);

g) per **2** posti di Allievo ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di architetto;

h) per **25** posti di Segretario in prova gruppo *B* (decreto Ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1547);

i) per **20** posti di Disegnatore in prova, gruppo *B* (decreto Ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1548);

l) per **60** posti di Assistente lavori in prova, gruppo *B* (decreto Ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1550);

m) per **20** posti di aiutante disegnatore in prova, gruppo *C* (decreto Ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1549)

n) per **60** posti di Sottocapotecnico in prova (decreto Ministeriale 19 gennaio 1933, n. 1551).

Il vincitore del concorso di cui alla lettera *a*) fu assunto in servizio il 10 aprile 1933; i 5 vincitori dei concorsi di cui alle lettere *b*) e *c*) vennero assunti con decorrenza 1° giugno 1933; per tutti gli altri si è disposta l'assunzione con decorrenza 1° luglio 1933.

Durante l'esercizio 1932-33 si è provveduto inoltre alle seguenti assunzioni
 assunzione nell'ottobre 1932 di **10** ex sottufficiali congedati del 6° genio ferrovieri che, in base all'apposita convenzione col Ministero della guerra, avevano acquistato titolo all'impiego nelle ferrovie dello Stato;

assunzione dal 1° settembre 1932 di **3** allievi ispettori in prova laureati in chimica, risultati vincitori del concorso di cui il decreto Ministeriale 18 novembre 1931, n. 974;

assunzione di **100** agenti avventizi di diverse qualifiche per i bisogni delle elettrificazioni;

assunzione di **30** operai specializzati nella riparazione dei motori a scoppio per i bisogni del servizio delle automotrici.

Per quanto riguarda le nomine, durante l'esercizio 1932-33 si è provveduto alla nomina in prova:

a) di **1** Allievo ispettore (dottore in scienze agrarie) in base al decreto Ministeriale 28 settembre 1931, n. 553;

b) di **1** Allievo ispettore (laureato in ingegneria industriale chimica) in base al decreto Ministeriale 28 settembre 1931, n. 554;

c) di **3** Allievi ispettori (chimici) in base al decreto Ministeriale 974 del 18 novembre 1931;

d) di **1** avventizio che aveva titolo alla sistemazione prevista dal R. decreto 1361-920;

e) di **17** agenti provenienti dal reggimento ferrovieri del genio a sensi dell'articolo 22 della Convenzione stipulata fra il Ministero della guerra e l'Amministrazione ferroviaria.

Le nomine a stabile alle quali venne fatto luogo nell'esercizio 1932-33 ammontarono a **183** di cui 6 in base all'art. 68 del Regolamento del personale del 1917 e 177 in base all'art. 26 del Regolamento del personale del 1925.

6. Avanzamenti, promozioni e cambi di qualifica. — Durante l'esercizio 1932-33 venne provveduto a:

7 nomine a Capo servizio principale od a Capo compartimento di 1ª classe con decorrenza dal 1° gennaio 1932;

13 promozioni a scelta a Capo servizio od a Capo compartimento di 2ª classe, di cui 12 con decorrenza dal 1° gennaio 1932 ed 1 dal 15 gennaio 1933.

2 promozioni a scelta a cassiere di 2^a classe con decorrenza dal 1^o gennaio 1932;

989 promozioni ai gradi 7^o e superiori con decorrenza 1^o gennaio 1932 e 1^o gennaio 1933 nei riguardi rispettivamente di 737 e di 1 agenti degli uffici e con decorrenza 1^o gennaio 1932 nei riguardi di 251 agenti del personale esecutivo riconosciuti promovibili dalla competente Commissione centrale d'avanzamento in base ai previsti titoli del merito comparativo o dell'anzianità congiunta al merito;

17 promozioni ad Ispettore di 1^a classe con decorrenza 1^o gennaio 1932 nei riguardi di altrettanti Ispettori di 2^a classe riconosciuti promovibili in base al titolo dell'anzianità congiunta al merito a norma dell'allegato G del Regolamento del personale;

271 promozioni per anzianità ai gradi 8^o e 10^o di cui 2 con decorrenza 1^o gennaio 1931 e le rimanenti 269 con decorrenza 1^o gennaio 1932 o 2 gennaio 1932 a favore di agenti degli uffici in base al disposto dell'allegato G del Regolamento del personale e dell'art. 15 del R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, modificato con l'art. 1 del R. decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1494;

2 promozioni per anzianità ad applicato e contemporaneo passaggio alla corrispondente qualifica di segretario del gruppo B con decorrenza rispettivamente dal 1^o gennaio 1932 e dal 2 gennaio 1932 a favore di agenti del grado 11^o degli uffici in possesso del prescritto titolo di studio e riconosciuti meritevoli in base alle disposizioni suindicate ed al punto c) 1^a parte dell'allegato G al Regolamento del personale;

6 provvedimenti di passaggio dal gruppo C al gruppo B con decorrenze diverse comprese fra quelle estreme del 1^o gennaio 1931 e 1^o novembre 1932 a favore di agenti dei gradi 8^o e 10^o degli uffici in possesso del prescritto titolo di studio e riconosciuti meritevoli in base al punto c) 1^a parte allegato G al Regolamento del personale;

49 promozioni per merito comparativo a scrivana principale con decorrenza 1^o gennaio 1932 in base agli articoli 55 e 56 del Regolamento del personale;

77 promozioni per merito comparativo da commesso ad aiutante con decorrenza 1^o gennaio 1932 in base ai citati articoli 55 e 56 del Regolamento del personale;

383 promozioni per merito comparativo e per anzianità congiunta al merito con decorrenza 1^o gennaio 1932 nel personale d'inservienza in base ai ripetuti articoli 55 e 56 del Regolamento del personale;

40 promozioni ad aiutante di cui, **19** con decorrenza 1° giugno 1931, **20** con decorrenza 1° luglio 1931 ed **1** con decorrenza 1° luglio 1932 a favore di agenti dei gradi 12° e 13° riusciti i primi **19** vincitori ed i rimanenti **21** idonei nell'apposito concorso interno;

462 promozioni per merito comparativo con decorrenza 1° gennaio 1932, 1° marzo 1932 e 1° giugno 1932 a favore del personale esecutivo dei gradi, dall'8° all'11°;

1.315 promozioni per anzianità ai meritevoli in base all'art. 15 del R. decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, modificato dall'art. 1 del R. decreto-legge 20 agosto 1926, n. 1494, con decorrenza 1° gennaio 1931 e decorrenze varie comprese nel 2° semestre 1931 e con decorrenza 1° gennaio 1932 a favore di altrettanti agenti del personale esecutivo;

323 promozioni per merito comparativo con decorrenza 1° gennaio 1932 a favore di agenti dei gradi inferiori al 12° del personale esecutivo;

957 promozioni con decorrenza 1° dicembre 1932 e decorrenze diverse comprese nel 1° semestre 1933 a favore di agenti del personale esecutivo che riportarono la idoneità nei relativi esami di concorso interno.

Inoltre, durante l'esercizio 1932-33, furono deliberati **786** sistemazioni e cambi di qualifica nei riguardi di altrettanti agenti appartenenti o al ramo « uffici » (263) od al personale esecutivo (523), che per motivi di salute o per migliore utilizzazione della loro opera vennero sistemati, nell'esclusivo interesse dell'Amministrazione, in attribuzioni diverse da quelle inerenti alla loro precedente qualifica.

In complesso nell'esercizio 1932-33 vennero deliberati **5.699** provvedimenti di promozione e sistemazione di qualifica, dei quali **1.868** riguardanti funzionari ed agenti degli uffici e **3.831** agenti del personale esecutivo.

Durante lo stesso esercizio vennero pure deliberati **12.998** provvedimenti di riduzione d'intervallo per l'aumento normale di stipendio dei quali **8.854** con decorrenza 1° gennaio 1931 e **4.144** con decorrenza 1° gennaio 1932. Tali provvedimenti, contenuti nei limiti delle percentuali stabilite dagli articoli 49 e 133 del Regolamento del personale rispettivamente per gli agenti in servizio ferroviario e per gli agenti distaccati alla Milizia ferroviaria in via continuativa o saltuaria, riguardano:

con la decorrenza 1° gennaio 1931:

a) **506** agenti degli uffici dei gradi 8° e superiori, dei quali **441** aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 49 del Regolamento del personale e **65** ai termini dell'art. 133 del Regolamento stesso, quali appartenenti alla Milizia ferroviaria;

b) **344** agenti degli uffici dei gradi 10° ed inferiori, dei quali 309 aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 49 del Regolamento del personale e 35 a termini dell'art. 133 del Regolamento stesso, quali appartenenti alla Milizia ferroviaria;

c) **419** agenti del ramo esecutivo dei gradi 8° e superiori dei quali 337 aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 49 del Regolamento del personale e 82 a termini dell'art. 133 del Regolamento stesso quali appartenenti alla Milizia ferroviaria;

d) **7.585** agenti del ramo esecutivo dei gradi 10° ed inferiori, dei quali 6.662 aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 49 del Regolamento del personale e 923 a termini dell'art. 133 del Regolamento stesso, quali appartenenti alla Milizia ferroviaria ;

con la decorrenza 1° gennaio 1932:

a) **583** agenti degli Uffici dei gradi 8° e superiori dei quali 501 aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 49 del Regolamento del personale e 82 a termini dell'art. 133 del Regolamento stesso quali appartenenti alla Milizia ferroviaria ;

b) **220** agenti degli Uffici dei gradi 10° ed inferiori, dei quali 210 aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 49 del Regolamento del personale e 10 a termini dell'art. 133 del Regolamento stesso, quali appartenenti alla Milizia ferroviaria;

c) **418** agenti del ramo esecutivo dei gradi 8° e superiori dei quali 332 aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 49 del Regolamento del personale e 86 a termini dell'art. 133 del Regolamento stesso quali appartenenti alla Milizia ferroviaria;

d) **98** agenti del ramo esecutivo dei gradi 9° e 10° aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 133 del Regolamento del personale quali appartenenti alla Milizia ferroviaria;

e) **2.825** agenti del ramo esecutivo dei gradi 10° ed inferiori aventi titolo alla riduzione d'intervallo in base all'art. 49 del Regolamento del personale.

Infine, in applicazione dell'art.48 del Regolamento del personale, nell'esercizio 1932-33, venne provveduto direttamente dalle Autorità all'uopo delegate dal Direttore generale, al conferimento degli aumenti normali maturatisi durante il suindicato periodo in base ai vigenti quadri di classificazione.

7. **Aspettative.** — Furono concesse **477** aspettative (9 per motivi privati e **468** per motivi di salute).

8. Cessazioni dal servizio. — Durante l'esercizio 1932-33 cessarono dal servizio **6.046** agenti stabili e in prova, come è specificato qui appresso:

Personale stabile e in prova:

a) per morte	674
b) per esonero:	
su domanda per limiti di età e di servizio (art. 83- <i>a</i>) del Regolamento del personale).....	3
d'ufficio per limiti di età e di servizio (art. 83- <i>a</i>) del Regolamento del personale).....	501
per limite massimo di età (art. 83- <i>d</i>), <i>f</i>), e <i>g</i>), del Regolamento del personale)	29
per inabilità fisica (art. 81- <i>a</i>) del Regolamento del personale.....	1.025
alla scadenza dell'aspettativa per motivi di salute (art. 73, comma 2°, del Regolamento del personale).....	4
per limiti di età e di servizio (art. 1 R. decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1596)	3.574
per misura amministrativa (art. 81- <i>b</i>), <i>c</i>), e <i>d</i>) (per scarso rendimento, ecc.).....	138
c) per dimissioni:	
volontarie (art. 77 del Regolamento del personale)	1
d'ufficio (in base all'art. 73, comma 3°, del Regolamento del personale)	1
d'ufficio (in base all'art. 7, comma 2°, e 79, comma <i>c</i>)	14
d) per destituzione.....	44
e) per revocazione	38
TOTALE GENERALE...	<u>6.046</u>

9. Provvedimenti disciplinari. — Durante il 1932-33 vennero presi i seguenti provvedimenti disciplinari:

44 destituzioni, **38** revocazioni, **35** degradazioni, **281** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio, **18** multe e **1** censura, deliberate da S. E. il Ministro su proposta del Consiglio di disciplina;

10 degradazioni, **12** sospensioni dal grado con privazione dello stipendio, inoltre **1** dispensa dal servizio e **1** dimissione d'ufficio di sanitari ausiliari, deliberate dal Direttore generale;

5 sospensioni punitive, deliberate dai Capi dei servizi centrali e **2.601** sospensioni punitive, deliberate, nelle rispettive competenze, dai Capi comparti-

mento, dai Comitati d'esercizio, dai Capi delle sezioni compartimentali e dai Capi delle officine.

Furono inoltre esaminati :

Nella competenza di S. E. il Ministro :

94 ricorsi contro punizioni, dei quali 88 respinti, 3 accolti totalmente e 3 parzialmente.

Nella competenza del Direttore generale:

122 ricorsi contro punizioni, dei quali 107 respinti, 5 accolti totalmente e 10 parzialmente.

Furono esaminate ed accolte **17** domande di reintegrazione nella qualifica precedente, presentate in base all'art. 87 comma 4° del Regolamento del personale.

Fu esaminata ed accolta **1** istanza intesa ad ottenere la riapertura del procedimento disciplinare in base all'art. 110 del Regolamento del personale e **3** respinte.

Dal Direttore generale furono deliberate **14** dimissioni di ufficio in base all'art. 7 comma 2°, e 79 comma c) del Regolamento del personale.

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

10. Sussidi ad agenti e ad istituti di educazione. — Anche nell'esercizio 1932-33 l'Amministrazione provvide ad accordare, con i fondi dell'esercizio, sussidi ad agenti ed ex agenti e loro parenti bisognosi erogando lire **1.692.294** per gli agenti e lire **503.674** per gli altri. Durante l'esercizio 1932-33 l'Amministrazione, concesse sussidi a diverse istituzioni educative, quali l'Opera nazionale di assistenza « Italia Redenta », il doposcuola « Baccarini » di Roma, le scuole italiane di Modane e di Chiasso, ecc.

Furono ammessi nel Convitto comunale di Veroli **96** figli di agenti ferroviari con concorso finanziario dell'Amministrazione nel pagamento della retta mensile.

Continuò pure a funzionare a cura e spese dell'Amministrazione la scuola elementare di Chilivani, istituita per provvedere alla istruzione dei figli di ferrovieri residenti per ragioni di servizio in località delle linee ferroviarie convergenti a Chilivani, prive di altre scuole.

11. Istruzione professionale del personale. — Anche nell'esercizio 1932-33 sono state rivolte particolari cure all'istruzione tecnica professionale del personale.

Per migliorare il grado di cultura generale e contribuire alla preparazione agli esami per Capi deposito e Sottocapi tecnici, sono stati tenuti corsi d'istruzione

liberi, in ore fuori servizio, come attività dopolavoristica, in alcune officine di grande riparazione, nei depositi di locomotive e squadre rialzo della rete.

Il corso teorico pratico degli ingegneri nuovi assunti il 1° ottobre 1931 è terminato regolarmente il 20 novembre 1932 e gli ingegneri stessi sono stati destinati agli impianti dell'esercizio.

Per la preparazione dei guidatori da destinarsi alla condotta delle unità elettriche, per l'esercizio delle linee di prossima elettrificazione, sono stati tenuti corsi speciali di abilitazione nei depositi di Torino e di Roma e così pure per la preparazione del personale di dirigenza per i depositi con dotazione di locomotive elettriche, sono stati tenuti speciali corsi d'istruzione, per soli Capi deposito, a Bussoleno, Bologna e Napoli.

Sono continuati nelle officine di Torino, Voghera, Bologna, e Roma i corsi speciali per operai verniciatori e tappezzieri, nel duplice intento di equilibrare le maestranze operaie in relazione alle nuove necessità del servizio, senza ricorrere a nuove assunzioni, ed utilizzare gli operai eccedenti di altri mestieri.

A cura del Servizio materiale e trazione sono stati tenuti due corsi di lingue estere (inglese e tedesca) ai quali sono intervenuti i funzionari del servizio stesso nelle ore libere.

Presso l'Istituto sperimentale delle comunicazioni sono continuati i corsi sui trattamenti termici degli acciai per l'addestramento ed il perfezionamento dei nostri agenti tecnici al collaudo dei materiali.

Ai due corsi dell'Istituto industriale milanese G. Feltrinelli, tenuti anche nel 1932-33, parteciparono con profitto 34 fra Capi deposito, Capi e Sottocapi tecnici.

Per preparare il personale da adibirsi alla condotta delle automotrici con motore a combustione interna sono stati tenuti e si tengono corsi speciali di istruzione a Torino e a Firenze.

È stato inoltre tenuto alle officine di Torino un nuovo corso di istruzione per la saldatura elettrica al quale hanno partecipato tecnici ed operai appartenenti ad impianti dotati di attrezzature moderne e di moderni apparecchi per la saldatura.

Al deposito di Firenze è stato tenuto un breve corso per dirigenti tecnici sul premio di maggior produzione.

Il Servizio del movimento ha provveduto anche nell'anno 1932-33 ad istituire per l'istruzione professionale dei Dirigenti di movimento da impiegarsi sulle linee esercitate col sistema del Dirigente centrale e del Dirigente unico speciali corsi teorico pratici presso la sede dove sono già in vigore tali sistemi di esercizio, sottoponendo poi i dirigenti stessi ad appositi esami per accertare le loro idoneità e preparazione.

Con il 1° gennaio 1933 è stata iniziata, in supplemento mensile alla Rivista tecnica delle ferrovie italiane, una pubblicazione che ha per titolo « *La tecnica professionale* », fatta a cura del Collegio nazionale degli ingegneri ferroviari italiani, col concorso dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tale Rivista pubblica una raccolta di studi e notizie per l'istruzione del personale ferroviario in tre distinti fascicoli: uno per i Servizi movimento e commerciale, uno per il Servizio materiale e trazione ed uno per il Servizio lavori.

12. Fondo pensioni e sussidi. — La situazione al 30 giugno 1933 delle iscrizioni delle pensioni e dei sussidi continuativi, compresi gli aumenti ai vecchi pensionati nonché quella del caro-viveri, messa a confronto con quella al 30 giugno 1932, risulta la seguente:

	30 giugno 1933				30 giugno 1932			
	PENSIONI		CAROVIVERI		PENSIONI		CAROVIVERI	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
A) Pensioni ordinarie a carico del fondo pensioni:								
Ex agenti.....	63.403	371.578.624	54.998	58.987.348	60.693	352.968.041	52.572	57.289.061
Vedove con o senza figli.....	31.118	78.955.591	30.210	22.908.209	30.002	72.598.647	29.098	22.484.264
Orfani soli.....	1.396	2.044.338	1.377	746.168	1.389	2.015.636	1.382	777.705
	95.917	450.578.551	86.573	82.641.723	92.084	427.582.324	83.052	80.551.030
B) Pensioni al personale proveniente dalle ex gestioni austriache liquidate secondo il Regio decreto 995 del 1924:								
Ex agenti.....	1.887	8.998.210	1.861	1.737.751	1.786	8.329.292	1.695	1.635.931
Vedove con o senza figli.....	484	1.148.284	480	278.634	430	998.118	426	257.438
Orfani soli.....	39	59.310	38	19.716	43	67.983	43	22.746
	2.420	10.196.804	2.329	2.046.101	2.259	9.395.393	2.164	1.916.115
TOTALI GENERALI ...	98.337	460.685.355	88.893	84.687.824	94.343	436.977.717	85.216	82.467.145

L'aumento nell'iscrizione di pensioni rispetto a quella che si aveva al termine dell'esercizio precedente, è dovuta alla continuazione degli esoneri straordinari in applicazione del R. decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1596.

Nel prospetto sono comprese anche le pensioni a favore di agenti provenienti dalle ex gestioni austriache, che al 30 giugno 1933 si trovavano ad essere liquidate e riformate con le 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 saranno ripartite col Tesoro con conseguente ricupero di una parte delle somme pagate.

Durante l'esercizio 1932-33 vennero ancora emessi alcuni provvedimenti in applicazione del R. decreto-legge 13 agosto 1926, n. 1431, per la concessione di nuovi aumenti ai vecchi pensionati a decorrere dal 1° luglio 1926.

L'applicazione del decreto suindicato ha dato luogo, come differenza fra gli aumenti e le diminuzioni, e tenuto conto degli ulteriori aumenti derivanti da accoglimento di ricorsi, a una maggiore iscrizione, riferita al 1° luglio 1926, di 41.276.343 lire, sicchè, tenuto conto delle naturali eliminazioni dal 1926 al 1933, si può ritenere di circa lire 31.000.000 la residua maggiore iscrizione al 30 giugno 1933.

I risultati finanziari per l'esercizio 1932-33 della gestione del fondo pensioni e sussidi si riassumono come segue:

Entrate lire **532.461.954,18**

di cui lire 76.503.828,32 per ritenute al personale; lire 55.005.240,89 per interessi del patrimonio; lire 440.807,31 per entrate diverse; lire 506.765,39 per utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti sulla gestione dei titoli; lire 285.804,46 per contributi di altre Amministrazioni in rapporto agli assegni del personale; lire 399.524,84 per riconoscimenti e riscatti; lire 7.644.191,45 per addebiti al Tesoro di somme anticipate per pagamenti di pensioni provvisorie ad agenti ex gestioni austriache e ad agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato; lire 391.675.791,52 per contributo dell'Amministrazione, giusta il Regio decreto-legge 23 marzo 1924, n. 498.

Spese lire **532.461.954,18**

di cui lire 442.161.934,76 per pensioni; lire 135.494,26 per sussidi per una sola volta; lire 9.641.891,01 per pensioni provvisorie ad agenti delle ex gestioni austriache e ad agenti provenienti da altre Amministrazioni dello Stato; lire 78.652.280,49 per assegni di caro-viveri; lire 1.870.353,66 per assegni di caro-viveri ad agenti delle ex gestioni austriache e ad agenti provenienti da altre Amministrazioni.

Le differenze di maggior rilievo tra i risultati accertati nel 1932-33 e quelli dell'esercizio precedente 1931-32 riguardano l'ammontare delle pensioni pagate le quali da lire 427.239.391,16 sono salite a lire **442.161.934,76** a seguito dei

collocamenti a riposo disposti nell'esercizio 1932-33. Corrispondentemente anche i pagamenti per caro-viveri sono aumentati da lire 76.759.233,50 a lire **78.652.280,49**.

In forza poi del R. decreto-legge n. 615 del 1° giugno 1933 anche per l'esercizio 1932-33 è stato sospeso il contributo di 40 milioni a reintegrazione del fondo.

La consistenza patrimoniale del fondo che al 30 giugno 1932 era di..... lire **1.175.845.932,02**
è aumentata di lire **4.462.147,71**

per effetto:

- 1) della capitalizzazione degli interessi maturati sulle somministrazioni in conto mutui alle Cooperative edili prima dell'ammortamento (lire 27.617,86);
- 2) del trasferimento di parte del patrimonio della liquidata Cassa di previdenza per il personale della linea Udine-Cervignano-Portogruaro (lire 75.170,88) in relazione alle opzioni effettuate dagli agenti interessati, per il trattamento del Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato;
- 3) delle quote di capitale comprese tanto per l'esercizio 1932-33 che per quello precedente nelle annualità di ammortamento spettanti al Fondo pensioni in dipendenza della sistemazione dei disavanzi delle Casse Pensioni e Mutuo Soccorso della Rete Mediterranea e delle Reti Adriatica ed ex Meridionali (lire 4.359.358,97);
dove l'ammontare della consistenza patrimoniale del

Fondo stesso, era al 30 giugno 1933 di lire **1.180.308.079,73**

delle quali lire 1.180.140.041,31 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).

Gli elementi che costituivano il patrimonio del Fondo pensioni al 30 giugno 1933 erano i seguenti:

Titoli presso la Cassa depositi e prestiti.....	lire	627.574.906 —
Denaro	»	9.851.921,86
Mutui alle Case economiche	»	220.019.946,88
Mutui alle Cooperative edilizie.....	»	143.726.879,91
Mutuo alle Ferrovie dello Stato per la costruzione della Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma.....	»	7.933.229,76
Mutui al personale.....	»	171.033.156,90
TOTALE...		lire 1.180.140.041,31

13. **Opera di previdenza.** — Durante l'esercizio finanziario 1932-33 l'Opera approvò le seguenti concessioni di diritto:

Indennità di buonuscita				Sussidi temporanei		Assegni finali di lire 500 ciascuno (art. 2 § 4 R.D.L. 7-2-26 n. 187)		Assegni alimentari vitalizi		Rimborsi di ritenute ad agenti		Assegni in caso di morte dopo l'esonero	
ad agenti		a famiglie		n.	importo annuo	n.	importo	n.	importo	n.	importo	n.	importo
n.	importo	n.	importo										
5.029	2.417.900,40	610	2.031.728,65	850	523.470	1.836	818.000	87	119.800	—	—	248	187.383,32

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

Ricoveri di orfani, di figli di agenti in attività di servizio e di figli di ex agenti in istituti di educazione e di istruzione		Sussidi temporanei a figli di ex agenti ed a fratelli e sorelle di agenti defunti		Assegni alimentari ad ex agenti ed a congiunti bisognosi		Borse di studio ad orfani ed a figli di agenti ed ex agenti	
n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale	n.	importo in valore capitale
199	3.585.872	120	50.232	94	237.755	2.222	1.616.700

In ordine all'art. 5 del decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, è stato corrisposto un contributo di lire 180.000 alla Fondazione Vittorio Emanuele III per colonie climatiche a favore degli orfani, figli di agenti ed ex agenti e sono stati approvati 1.011 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 104.800.

Tale ultimo importo eccede quello di lire 100.000 fissato dal comma 2° dell'articolo 5, perchè in aggiunta a tale somma, giusta la facoltà concessa dal successivo comma 3), è stato erogato allo stesso scopo l'importo delle donazioni pervenute durante l'esercizio a favore dell'Opera.

I risultati della gestione dell'Opera di Previdenza per l'esercizio 1932-33 si riassumono come segue:

<i>Entrate</i>	lire	32.117.494,27
di cui lire 20.723.854,97 per contributo del personale;		
lire 943.118,09 per multe al personale; lire 303.022,31		
per quota importo tasse di bollo ed entrate eventuali;		
lire 2.099.818,34 per ritenute per assegni di malattia;		
lire 7.497.117,16 per interessi sul patrimonio dell'Opera;		
lire 50.000 per canone a carico della gestione		
rivendita libri e giornali; lire 500.563,40 per utile netto		
della gestione pubblicità nei treni e nelle stazioni.		
 <i>Spese</i>	lire	42.487.254,78
di cui lire 13.160.558,10 per sussidi alle famiglie		
e spese per raccogliere e istruire orfani e figli di agenti		
ed ex agenti; lire 25.591.622,74 per indennità di		
buonuscita; lire 1.171.076,30 per assegni alimentari;		
lire 2.563.997,64 per assegni giornalieri di malattia.		
La gestione dell'Opera di Previdenza si chiude quindi		
con un disavanzo di.		
	lire	<u>10.369.760,51</u>
cui ha fatto fronte l'Amministrazione ferroviaria.		

Per quanto riguarda in particolare la spesa di lire 2.563.997,64 per assegni giornalieri di malattia, deve si rilevare che ad essa si contrappone l'entrata di lire 2.099.818,34 per ritenute agli agenti.

L'Opera di Previdenza si è pertanto trovata per questo titolo un deficit di esercizio di lire 464.179,30 per effetto del quale il deficit totale che al 30 giugno 1932 era di lire 1.498.077,60 è salito al 30 giugno 1933 a lire 1.962.256,90.

Il patrimonio dell'Opera esistente presso la Cassa depositi e prestiti e impiegato in mutui edilizi ammontante al 30 giugno 1932 a lire 123.901.055,44 non ha subito alcun aumento e, al 30 giugno 1933, risultava così costituito:

Titoli e contanti presso la Cassa depositi e prestiti....	lire	112.032.854,30
Mutui alle Case economiche	»	<u>11.868.201,14</u>
TOTALE.....	lire	<u>123.901.055,44</u>

Sul patrimonio grava per altro un debito verso l'Amministrazione di complessive lire 39.697.123,20 che corrisponde al disavanzo dell'esercizio 1930-31 in lire 19.764.736,36, a quello dell'esercizio 1931-32 in lire 9.562.626,33 e a quello dell'esercizio 1932-33 in lire 10.369.760,51. Il suddetto patrimonio è però da conside-

rarsi integrato da quello del fondo di garanzia per le cessioni, che in forza dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, si viene accumulando a favore dell'Opera e che al 30 giugno 1933 ammontava a lire 72.647.931,09.

Il patrimonio complessivo al 30 giugno 1933, su cui l'Opera di Previdenza può fare assegnamento per i suoi impegni futuri, è pertanto da considerarsi di	
lire 123.901.055,44 più 72.647.931,09 = a	lire 196.548.986,53
meno il debito verso l'Amministrazione in	» 39.697.123,20
	<hr/>
rimanendo di	lire 156.851.863,33
	<hr/>

Pertanto, in confronto al patrimonio esistente al 30 giugno 1930 che era di lire 123.901.055,44 si ha un aumento di efficienza patrimoniale, al netto del debito verso l'Amministrazione, di lire 32.950.807,89, e ciò malgrado che nel triennio si siano erogate lire 96.394.426,90 per buonuscite.

In adempimento dell'incarico ricevuto a suo tempo dalla Direzione del P. N. F., l'Opera provvede anche nell'estate 1932 alla organizzazione delle colonie per i figli degli iscritti all'A. F. F., accogliendovi 6.643 bambini in due turni di 35 giorni ciascuno, nelle seguenti colonie, con un aumento di altri 1.500 bambini rispetto all'anno precedente:

Senigallia, Marina di Pisa, S. Terenzo di Lerici, Bellaria, Castellammare di Stabia, Sapri, Piano di Doccia, Viserbella (Salus), Viserbella (Principessa di Piemonte), Veroli, Cagliari, Sassari, Palermo, Messina e Catania.

Per il funzionamento delle dette Colonie si sostenne una spesa complessiva di lire 1.398.588,06, facente carico all'apposito fondo, costituito dalle quote mensili degli associati, dalle eventuali donazioni, dal sovrapprezzo delle tessere di riconoscimento del personale, dalla provvigione dell'Istituto nazionale assicurazioni per l'assicurazione abbinata al prestito del Littorio e dai contributi degli agenti per l'ammissione dei rispettivi figli alle colonie.

14. Fondazione « Vittorio Emanuele III ». — La fondazione « Vittorio Emanuele III » ha provveduto, durante la stagione estiva 1932 ad inviare al mare ed ai monti 1.525 fanciulli, (1000 in più del 1926, primo anno di vita della fondazione e 85 in più del precedente anno 1931) orfani e figli di agenti ed ex agenti delle ferrovie dello Stato, organizzando 8 colonie marine: a Zara, Igea di Rimini, Fano, Pesaro, Riccione-Misano Mare, Sapri, Capitulo (Salerno) e Viareggio: e 4 colonie montane: a Valpelline (Aosta), Rota d'Imagna (Bergamo), a Montepulciano (Siena) e Campo di Giove (Aquila) della durata di 35 giorni ciascuna.

I risultati ottenuti sono stati assai soddisfacenti e palesi i vantaggi conseguiti dai fanciulli.

La spesa ha ammontato a lire 457.505,35 e, poichè la somma disponibile era di lire 466.691,25, così si è avuto un avanzo di lire 9.185,90, posto in aumento della somma a disposizione per le colonie estive del 1933.

Il patrimonio della fondazione al 30 giugno 1933 era costituito da titoli al 5 % per un valore nominale di lire 912.800 oltre a lire 235.312,05 in numerario, quale saldo attivo dei conti correnti esistenti presso la Cassa depositi e prestiti e la Banca d'Italia.

15. 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 o resi invalidi in servizio ferroviario o militare durante la guerra, ha concesso nel decorso anno scolastico 1932-33, n. 169 borse di studio per l'importo complessivo di lire 161.940.

Giusta il proprio Statuto la fondazione, potendo anche far luogo al ricovero in speciali luoghi di cura di fanciulli affetti da malattie costituzionali, ha sostenuto per tre orfane bisognose di cure, una spesa complessiva di lire 11.265,85 riferite all'anno finanziario 1932-33.

Il patrimonio della fondazione, destinato ad esaurirsi col compimento degli scopi per i quali essa fu istituita, era costituito al 30 giugno 1933 da titoli per un valore nominale di lire 587.400.

Esisteva inoltre in numerario la somma di lire 70.462,30, quale saldo attivo di conti correnti presso la Banca d'Italia e la Cassa depositi e prestiti.

16. Case economiche per ferrovieri. — Durante l'esercizio 1932-33 vennero ultimati 775 alloggi per un complesso di 2.930 vani. Aggiungendo questi ai 10.592 alloggi con 34.705 vani che già si avevano in precedenza, risulta che al 30 giugno 1933, le case economiche dei ferrovieri avevano una consistenza di 11.367 alloggi con 37.635 vani ripartiti in 110 località, per i quali risultava impegnata la somma di lire 321.184.540,40 in conto dei complessivi 392 milioni assegnati alla gestione di cui trattasi.

Alla data anzidetta risultavano altresì in costruzione 1.503 alloggi per 5.361 vani, corrispondenti ad impegni di spesa dell'importo complessivo di 48.597.951,17 lire, mentre per acquisto di aree, occorrenti per la costruzione di altri fabbricati, era impegnata la somma di lire 728.800,14.

In corrispondenza delle suddette somme complessivamente impegnate a tutto il 30 giugno 1933 in lire 370.511.291,71 (sui 392 milioni assegnati alla gestione) quelle erogate ammontavano a lire 314.413.328,55.

Come è noto per le case economiche dei ferrovieri l'Amministrazione tiene una gestione a sè.

Le entrate e le spese della gestione per l'esercizio 1932-33 sono state le seguenti:

ENTRATA.

1) Affitto di case		lire	16.172.601,70
2) Proventi e ricuperi diversi:			
a) Contributo statale per l'attenuazione dei fitti delle case di nuova costruzione (R. decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2269)	lire		1.288.157,50
b) Contributo 2,50 % dell'Amministrazione ferroviaria sugli interessi riferibili ai capitali erogati nel periodo dal 1° luglio 1919 al 31 dicembre 1922 (art. 12 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, numero 2350)	»		1.193.390,72
c) Contributo 0,25% del Ministero dei lavori pubblici sulla somma di lire 30.000.000 (Decreto dell'ex Ministero industria e commercio 2 marzo 1921 e 3 febbraio 1922)	»		75.000. —
d) Interessi 1,50% maturati sul conto corrente fruttifero acceso ai proventi ed alle spese della gestione (art. 6 del Regolamento delle case economiche pei ferrovieri, approvato col R. decreto-legge 25 febbraio 1915, n. 412)	»		84.271,09
e) Interessi sui conti correnti e sulle cedole dei titoli del « Fondo di riserva » presso la Cassa depositi e prestiti	»		593.323,31
f) Introiti diversi a rimborso di spese e varie	»		149.219,01
			3.383.361,63
TOTALE entrata	»		19.555.963,33

SPESA.

1) Interessi sui capitali investiti nella costruzione di case già abitate (al lordo del contributo 2,50% dell'Amministrazione ferroviaria)	lire	12.945.947,35
2) Imposte e sovrimposte.	»	69.205,10
3) Spese di amministrazione, custodia e diverse	»	1.123.088,60
4) Illuminazione, riscaldamento ed acqua potabile	»	1.278.825,31
5) Manutenzione ordinaria.	»	2.177.194,49
6) Manutenzione straordinaria	»	79.826,54
7) Premi per la buona conservazione degli alloggi	»	26.271,75
8) Versamenti al fondo di riserva:		
a) Per accantonamento del contributo statale per l'attenuazione dei fitti delle nuove costruzioni (R. decreto-legge 4 novembre 1926, n. 2369) (comprese lire 210.910,88 per interessi).	lire	329.828,01
b) Per la temporanea esenzione di imposte e sovrimposte (comprese lire 130.703,67 per interessi)	»	401.920,95
c) Per interessi maturati sulla parte del fondo costituita dalle eccedenze attive di bilancio.	»	251.708,76
		» 983.457,72
		<hr/>
TOTALE spese	»	18.683.816,86
		<hr/>
Avanzo della gestione.	lire	872.146,47
		<hr/>
TOTALE a pareggio	»	19.555.963,33
		<hr/>

Durante l'esercizio 1932-33, per far fronte alle spese di costruzione sono state mutuate:

a) dal fondo pensioni e sussidi	lire	5.000.000 —
b) dalla Cassa depositi e prestiti	»	50.000.000 —
	lire	<u>55.000.000 —</u>

per cui la somma complessivamente mutuata al 30 giugno 1933 ha raggiunto lire 314.000.000

L'importo delle spese ammortizzate è poi passato nell'esercizio 1932-33 da lire 10.412.434,87 a lire **12.560.544,98** per cui al 30 giugno 1933 restavano da ammortizzare lire 301.439.455,02.

Il fondo di riserva che al 30 giugno 1932 era di lire 12.889.783,66 è aumentato nell'esercizio 1932-33 di lire 1.855.604,19, raggiungendo così l'importo di lire **14.745.387,85**, costituito come appresso:

a) Accantonamento del contributo statale per l'attenuazione dei fitti delle nuove costruzioni.	lire	4.151.012,07
b) Accantonamento per temporanea esenzione d'imposte e sovrimposte	»	2.895.018,77
c) Eccedenze attive di bilancio	»	<u>7.699.357,01</u>
TOTALE... lire		<u>14.745.387,85</u>

17. Cooperative edilizie ferroviarie. — Al 30 giugno 1933 la situazione delle Cooperative edili ferroviarie ammesse al beneficio del contributo statale era la seguente :

a) Cooperative interamente finanziate con le disponibilità della Cassa depositi e prestiti e con fondi dell'Amministrazione ferroviaria e del Ministero delle finanze :

costruiti **5.068** alloggi con circa **35.700** vani;

b) Cooperative finanziate per i terreni con le disponibilità della Cassa depositi e prestiti e per le costruzioni da Istituti privati di credito a ciò debitamente autorizzati :

costruiti **218** alloggi con circa **1.550** vani;

in corso di costruzione **15** alloggi con circa **100** vani;

c) Cooperative finanziate totalmente da Istituti privati di credito a ciò debitamente autorizzati :

costruiti **235** alloggi con circa **1.700** vani;

in corso di costruzione **28** alloggi con circa **200** vani.

Per le Cooperative di cui al punto a) le cui costruzioni sono sottoposte a collaudo con l'intervento dello Stato, al 30 giugno 1933 erano stati definitivamente collaudati e valutati **3.761** alloggi di **68** cooperative.

Al 30 giugno 1933 erano state concesse le autorizzazioni a stipulare i contratti di mutuo edilizio individuale per tutti i soci (801) di 31 Cooperative e per un certo numero di soci (1.274) di altre 15 Cooperative.

In conto della somma di lire 513.525.000 complessivamente assegnata alle Cooperative edilizie ferroviarie (compresa la « Cesare Battisti » di Trento direttamente finanziata dal Ministero delle finanze per lire 14.730.000) cui va aggiunta la somma di lire 9.885.055,26 per interessi passivi maturati sulle somministrazioni eseguite e capitalizzati in aumento ai mutui, sono state erogate a tutto il 30 giugno 1933 le seguenti somme comprendenti gli interessi 1,25 % e la quota 0,10 % di spese generali di amministrazione:

per mutui con le disponibilità della Cassa depositi e prestiti	lire	331.132.125,58
per mutui con i fondi della gestione pensioni e sussidi del personale delle ferrovie dello Stato	»	152.206.167,85
per mutui sul « Fondo costituito con le trattenute eseguite al personale scioperante nel 1920 » (R. decreto 10 maggio 1923, n. 1224, e decreto Ministeriale 2624 del 18 maggio 1929)	»	10.415.560,02
per mutui sul « Fondo di riserva per i rischi di mare » (R. decreto 12 luglio 1923, n. 1932, e decreto Ministeriale 2624 del 18 maggio 1929).....	»	10.948.198,16
per mutui su disponibilità del « Fondo garanzia cessioni di stipendio » (R. decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 203)	»	1.000.000 —
per mutui coi fondi forniti dal Ministero delle finanze..	»	14.730.000 —
		<hr/>
TOTALE ...	lire	<u>520.432.051,61</u>

Alla data suddetta era stato poi iniziato, nei rapporti fra Cooperative e Amministrazione ferroviaria, l'ammortamento per un importo complessivo di lire **517.150.314,16** di cui:

sui mutui accordati alla Cassa depositi e prestiti	lire	328.808.454,23
sui mutui accordati con i fondi della gestione pensioni e sussidi.....	»	151.829.509,32
sui mutui accordati col « Fondo costituito dalle trattenute al personale scioperante nel 1920 ».....	»	10.441.056,79
sui mutui accordati col « Fondo di riserva per rischi di mare »	»	10.341.293,82
sui mutui accordati con le disponibilità del « Fondo garanzia cessioni di stipendio ».....	»	1.000.000 —
sul mutuo accordato coi fondi forniti dal Ministero delle finanze (Cooperativa « Cesare Battisti » di Trento).....	»	14.730.000 —
		<hr/>
TOTALE ...	lire	<u>517.150.314,16</u>

Restava quindi da porre in ammortamento una somma di circa 6 milioni corrispondente al valore degli alloggi in corso di ultimazione (lire 513.525.000 + 9.885.055,26 — 517.151.314,16).

A tutto il 30 giugno 1933 sono stati effettuati **132** riscatti di mutui individuali da parte di soci di Cooperative edilizie ferroviarie per un ammontare di lire **10.497.934,84**. Di tali riscatti 93 sono stati in unica soluzione e 39 con pagamento ratizzato.

Le somme riscosse per riscatti di mutui ammontano a lire **3.310.072,97** di cui lire 2.881.347,44 riferibili a riscatti in unica soluzione e lire 428.725,53 al primo terzo corrisposto per il riscatto decennale.

Le semestralità riscosse per l'ammortamento dei rimanenti due terzi del prezzo di riscatto di quelli ratizzati ammontano a lire 86.288,14.

L'importo complessivo delle riscossioni effettuate è stato versato alla Cassa depositi e prestiti ad estinzione anticipata dei mutui concessi sulle proprie disponibilità.

18. Mutui al personale. — Le operazioni di credito a favore del personale approvate durante l'esercizio 1932-33, per mutui concessi dall'Amministrazione e dagli Istituti di credito autorizzati dalle leggi in vigore, raggiunsero complessivamente il numero di **19.049** contro 20.443 dell'esercizio precedente, con una diminuzione quindi di 1.394.

I mutui concessi dall'Amministrazione sono diminuiti da 16.067 a **15.073** per effetto di minore affluenza di domande determinata dalla riduzione numerica del personale.

È diminuito inoltre l'importo medio unitario dei mutui da lire 5.288 a lire **5.179** in conseguenza specialmente della riduzione degli stipendi effettuata in esecuzione del R. decreto-legge 31 dicembre 1931, n. 1756.

Per il concorso di tali cause le disponibilità annuali della gestione, che nei precedenti esercizi erano insufficienti a soddisfare tutte le richieste, talchè era necessario regolarne l'accettazione con opportune limitazioni, nell'ultimo decorso esercizio sono risultate notevolmente esuberanti, pur essendosi autorizzata l'accettazione delle domande senza alcuna limitazione.

Infatti, mentre si è avuta una disponibilità di lire **80.854.535,16** la spesa per la liquidazione delle suddette 15.073 domande si è limitata a lire **78.061.522,84** onde una eccedenza di lire 2.793.012,32, che sale a lire 6.690.735,90 computando anche la somma di lire 3.897.723,58 che dal Fondo di garanzia viene restituita alla gestione mutui, come è specificato al paragrafo seguente.

In conseguenza della riduzione numerica del personale anche le cessioni contratte con gli Istituti di credito autorizzati dalle leggi in vigore sono diminuite da 4.378 a **3.976**, delle quali 3.861 decennali e 115 quinquennali.

È da notarsi che questa funzione creditizia a favore del personale viene sempre più largamente esercitata dalle Casse di risparmio del Regno con evidente vantaggio del personale stesso.

Per la maggior parte difatti le cessioni approvate nel decorso esercizio sono state stipulate con le principali Casse di risparmio, fra le quali sono da segnalarsi:

la Cassa di risparmio di Firenze con **1.184** cessioni al tasso del 6,25 e 5,50 %;

la Cassa di risparmio delle Provincie Lombarde con **1.100** cessioni al tasso del 5,50 e 5,25 %;

la Cassa di risparmio di Verona e Vicenza con **560** cessioni al tasso del 6 %;

la Cassa di risparmio di Bologna con **222** cessioni al tasso del 6,50 e 6 %.

È da segnalarsi infine l'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni con **656** cessioni al tasso del 7,50 e 7 %.

19. Fondo di garanzia per le cessioni. — Il fondo di garanzia, pur non essendo cessato l'onere per gli esoneri straordinari del personale, ha ripreso nel decorso esercizio la propria efficienza, avendo potuto pareggiare con le proprie entrate ordinarie il disavanzo dell'esercizio precedente e conseguire tuttavia notevole incremento patrimoniale.

I risultati della gestione 1932-33 si concludono difatti con:

una entrata di	lire	14.897.667,46
ed una spesa di	»	11.506.211,33
		<hr/>
onde un avanzo di	»	3.391.456,13
che si riduce però a	»	731.755,28

per l'assorbimento del disavanzo di lire 2.659.700,85 dell'esercizio 1931-32.

Tale avanzo, ai sensi dell'art. 1 del R. decreto 28 agosto 1930, n. 1314, è stato portato ad ammortamento del debito verso il Fondo Pensioni e quindi in aumento dei capitali del fondo di garanzia impiegati nella gestione mutui. La consistenza di questa parte del patrimonio del fondo è perciò aumentata da lire 18.596.155,95 a lire **19.327.911,23**.

La consistenza dei crediti esigibili che al 30 giugno 1932 era di lire 18.530.241,30 segna anch'essa un incremento di lire 1.374.084,89 elevandosi a lire **19.904.326,19** in conseguenza della accensione di nuovi crediti per la somma di lire 11.168.314,06, e delle detrazioni per riscossioni fatte durante l'esercizio in lire 9.794.229,17. In contrapposto a queste cause d'incremento del patrimonio, è emerso nella chiusura dell'esercizio un debito del fondo di garanzia verso la gestione mutui per lire 2.621.273,64.

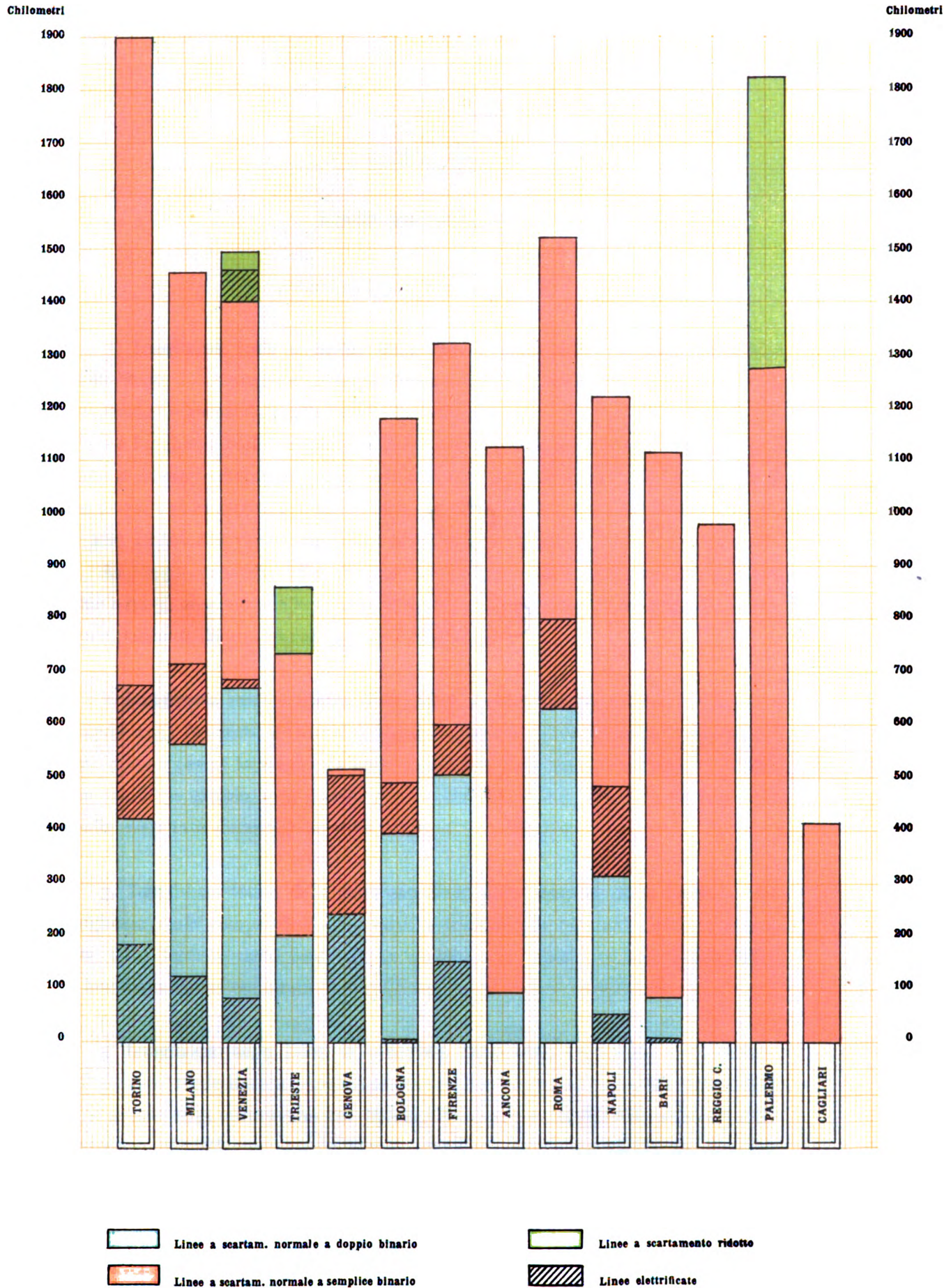
Infatti essendo stato matematicamente determinato l'ammontare dei capitali effettivamente investiti nella detta gestione è risultato che negli esercizi precedenti

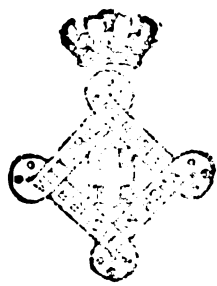
al 1931-32 erano state versate al Fondo di garanzia, quali avanzi della gestione mutui, in base a liquidazioni di carattere provvisorio, lire 3.897.723,58 in più del dovuto. Del debito così contratto dal fondo, lire 1.276.449,94 sono però già state pareggiate nell'esercizio 1932-33, d'onde il debito residuo sopraccennato.

In conseguenza delle circostanze su esposte, il patrimonio del fondo di garanzia da lire 70.503.663,71 al 30 giugno 1932, è salito al 30 giugno 1933 a lire **72.647.931,09** così costituite:

Titoli e contante presso la Cassa depositi e prestiti....	lire	31.244.744,82
Capitali investiti nella Gestione Mutui.....	»	19.327.911,23
Capitali investiti in costruzioni per conto dell'Amministrazione e in mutui a Cooperative edilizie.....	»	4.792.222,49
Crediti esigibili	»	19.904.326,19
		<hr/>
	lire	75.269.204,73
Meno debito verso la gestione mutui.....	»	2.621.273,64
		<hr/>
	lire	72.647.931,09
		<hr/> <hr/>

Lunghezza della rete esercitata per Compartimento





CAPO IV.

LINEE ED IMPIANTI.

LUNGHEZZA DELLA RETE.

1. Lunghezza reale e media della rete a scartamento normale esercitata dallo Stato. — A maggior dettaglio di quanto è stato detto nella Introduzione, si forniscono i seguenti dati sulla lunghezza della rete.

La lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento normale in territorio italiano ed estero esercitate dallo Stato era, al 30 giugno 1932, di km. 16.154,729 di cui 16.124,078 in territorio italiano e km. 30,651 in territorio estero, e tale lunghezza di km. **16.154,729** rimase invariata al 30 giugno 1933.

La lunghezza media della rete a scartamento normale esercitata durante l'esercizio 1932-33 presentò una lievissima variazione rispetto a quella dell'esercizio precedente passando da km. 16.122,647 a km. **16.122,915**.

2. Lunghezza reale e media delle linee a scartamento ridotto. — In data 2 aprile 1933 fu aperto il tronco S. Ninfa-Salemi della linea S. Ninfa-Calatafimi, di km. 9,500 e perciò la lunghezza reale d'esercizio della rete a scartamento ridotto che era al 30 giugno 1932 di km. 763,829 diventò di km. **773,329** e la lunghezza media esercitata durante l'esercizio risultò di km. **766,159**.

3. Lunghezza totale delle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato. — La lunghezza reale complessiva delle linee a scartamento normale e ridotto esercitate dalle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1933 risultò di km. **16.928,058** e la lunghezza media esercitata durante il 1932-33 fu di km. **16.889,074**.

4. Lunghezza delle linee di proprietà dello Stato. — Come è specificato nell'allegato 16, le linee a scartamento normale e ridotto di proprietà dello Stato al 30 giugno 1933 misuravano km. **16.243,179** di cui km. **15.827,493** esercitati dallo Stato, km. **346,985** esercitati da Società private italiane e km. **68,701** da Amministrazioni estere di confine.

SORVEGLIANZA DELLE LINEE.

5. **Sistemazione del servizio di vigilanza.** — Il servizio di vigilanza mediante guardalinea, che era stato esteso a quasi tutta la rete, fatta eccezione delle linee della Sardegna e delle linee a scartamento ridotto della Sicilia, durante l'esercizio 1932-33 venne soppresso su un'estesa di circa 5.500 chilometri di linee in gran parte delle quali la manutenzione totalitaria è affidata a ditte appaltatrici. Con detta soppressione si è inteso utilizzare completamente l'opera del personale rimasto in organico (capi squadra e cantonieri) per la vigilanza dei lavori delle ditte di cui sopra, affidando al personale stesso la visita alla linea.

Sulle linee stesse la visita è stata affidata ai due cantonieri abitanti agli estremi di ciascun cantone che la eseguono nell'andata e nel ritorno dal lavoro.

6. **Sistemazione dei passaggi a livello.** — In applicazione del R. decreto n. 1608 del 7 novembre 1920, durante l'esercizio 1932-33 vennero lasciati aperti e incustoditi altri 12 passaggi a livello. Si ritenne però opportuno di ripristinare le chiusure a 234 passaggi a livello consegnandoli agli utenti o munendoli di sbarre manovrabili a distanza o ripristinandovi il presenziamento a mezzo di assuntori. Tale provvedimento fu consigliato anche dall'opportunità di sistemare i passaggi a livello aperti e incustoditi su alcune linee per le quali è stato previsto l'esercizio ad alte velocità con autovetture su rotaie.

Altri 136 passaggi a livello furono soppressi, sostituendoli in parte con cavalcavia, o sottovia, e provvedendo in parte a deviazione delle strade.

Nella seguente tabella è riportato in dettaglio la situazione dei passaggi a livello al 30 giugno 1933.

CATEGORIA DEI PASSAGGI A LIVELLO	Passaggi a livello della rete a scar- tamento normale	Passaggi a livello della rete a scar- tamento ridotto della Sicilia	Passaggi a livello della rete a scar- tamento ridotto della Venezia Giulia e Triden- tina	TOTALE
Presenziati dal personale d'organico dei Lavori	369	2	—	371
Presenziati dal personale d'organico del Movimento	398	1	—	399
Presenziati da assuntori dei Lavori..	1.577	23	1	1.601
Presenziati da assuntori del Movimento Aperti e incustoditi.....	152	—	—	152
Aperti e incustoditi.....	6.332	577	991	7.900
In consegna agli utenti.....	5.159	46	2	5.207
Muniti di sbarre manovrabili a distanza	3.223	37	—	3.260
Muniti di girandola	325	—	—	325
TOTALE...	17.535	686	994	19.215

In confronto della situazione al 30 giugno 1932 si ha, nel numero complessivo dei passaggi a livello, una diminuzione di 123 e cioè: 136 soppressi, 17 in aumento per l'apertura all'esercizio della linea a scartamento ridotto S. Ninfa-Salemi e 4 in diminuzione per la cessione alla Società Ansaldo dell'esercizio del binario industriale sulla sponda destra del Polcevera.

Sono diminuiti da 927 a 770 i passaggi a livello presenziati da personale d'organico ottenendo ulteriori economie.

Durante l'esercizio 1932-33 si sono verificati **299** investimenti ai passaggi a livello aperti e incustoditi ed **88** ai passaggi a livello chiusi.

MANUTENZIONE ORDINARIA DELLE LINEE E DEI FABBRICATI.

7. Manutenzione totalitaria. — Per la manutenzione delle linee, come si è già esposto nelle precedenti relazioni, si è ritenuto opportuno di estendere, a mano a mano che avveniva la normale eliminazione del personale stabile, il sistema di appalto della manutenzione totalitaria.

Al 30 giugno 1932 tale sistema era applicato a diversi tronchi per una lunghezza totale di 4.344 chilometri. Questa lunghezza era salita al 30 giugno 1933 a **6.529** chilometri.

8. Revisione dell'armamento. — Nell'esercizio 1932-33, vennero revisionati ml. **8.405.571** di binario e cioè ml. 4.860.645 in economia col personale delle squadre e ml. 3.544.926 mediante appalti o per cottimi fiduciari.

La spesa media per metro lineare è risultata di lire **4,25** per la revisione affidata ad imprese e di lire **7,30** per quella eseguita dal personale delle squadre, di fronte a lire 4,85 e 6,99 spese rispettivamente nell'esercizio precedente.

Su tutte le linee della sezione lavori di Ancona, sulla direttissima Roma-Napoli e nelle stazioni e linee di raccordo di Milano si è continuato il sistema di revisione meccanica dell'armamento con buoni risultati.

9. Massicciata. — In questi ultimi anni pur tenendo presente la necessità di ridurre al minimo le spese di esercizio, è stato dato un forte incremento ai lavori relativi al ricarico ed al risanamento della massicciata, elemento fondamentale per la buona conservazione e la efficienza del binario.

Si sono aperte nuove cave dell'Amministrazione, si è migliorata la qualità dei materiali impiegati e si è cercato di dare la preferenza per le linee importanti, all'uso del pietrisco rispetto alla ghiaia.

Si è inoltre iniziato sulle linee più importanti il lavoro di rialzamento con pietrisco, della massicciata allo scopo di permettere l'adozione di velocità superiori ai 100 chilometri all'ora.

Durante l'esercizio 1932-33 venne dato speciale impulso alla sistemazione della linea Torino-Milano che fra breve verrà completamente sistemata mentre prosegue il lavoro anche sulle linee Milano-Venezia-Trieste, Milano-Tortona, Milano-Bologna, Torino-Genova-Roma e Roma-Firenze.

Nel seguente prospetto sono indicati per i diversi Compartimenti i lavori di risanamento o ricarico della massicciata effettuati nell'esercizio 1932-33 e la quantità del pietrisco o ghiaia impiegata.

COMPARTIMENTO	Risanamento binario ml.	Ricarico binario ml.	Quantità di pietrisco o ghiaia impiegata mc.
Torino	145.394	17.538	205.910
Milano	137.753	43.862	164.830
Venezia	147.129	162.537	163.721
Trieste	11.286	160.510	39.591
Genova	37.852	16.567	36.867
Bologna	48.709	28.131	40.700
Firenze	95.372	66.711	96.940
Ancona.....	67.765	8.500	72.115
Roma	41.800	146.630	190.600
Napoli	55.645	52.163	58.512
Bari.....	9.035	119.873	25.259
Reggio Calabria	68.842	53.312	64.513
Palermo	40.830	127.185	49.058
Cagliari	4.200	5.450	6.300
TOTALI { 1932-33 ..	911.612	1.008.969	1.214.916
{ 1931-32 ..	790.147	853.333	981.069

10. **Diserbamento chimico delle linee e dei piazzali delle stazioni.** — Il diserbamento chimico delle linee venne eseguito dal 15 marzo al 25 giugno, a mezzo di macchinari installati su veicoli componenti un treno speciale diserbatore, impiegando **800.000** chilogrammi di clorato di sodio, e diserbando km. **9.250** di binario.

Venne anche eseguito il diserbamento dei piazzali con la miscela clorato di sodio-cloruro di calcio adoperata negli anni scorsi.

11. Spese per la manutenzione. — Per la manutenzione ordinaria dell'intera rete a scartamento normale era stata assegnata, in base alla legge 6 giugno 1932, n. 636, la somma di lire 204.000.000, ridotta poi a lire 196.000.000 col R. decreto-legge 615 del 1° giugno 1933.

Per la rete a scartamento ridotto della Sicilia, col primo dei citati provvedimenti legislativi è stata assegnata la somma di lire 3.200.000.

La spesa complessiva effettivamente consunta, durante l'esercizio 1932-33 per la rete a scartamento normale e ridotto, ascese a lire **190.623.000** con una minore spesa di circa 8 milioni rispetto alla somma spesa nell'esercizio precedente.

In confronto di quest'ultima presentano un aumento del 5,50 % le spese di manutenzione del corpo stradale, del 6,40 % quelle per i lavori d'armamento a cottimo, dell'8,60 % quelle dei fabbricati, del 23,30 % quelle per la manutenzione degli impianti di elettrificazione, mentre subirono una diminuzione del 5,50 % le spese per la manutenzione dei meccanismi fissi e condotte d'acqua, dell'8,20 % quelle per la massiciata, del 16,80 % quelle per il ricambio delle traverse e legnami d'armamento, del 23,50 % quelle per la manutenzione degli impianti telegrafonici a segnali ed infine del 2,50 % quelle per la manutenzione delle linee telegrafiche.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE LINEE.

12. Spese. — Per i lavori di manutenzione straordinaria intesi a riparare o prevenire danni di forza maggiore, fu approvata durante il 1932-33 una spesa di lire 26.466.960 di cui lire 25.564.084 per la Rete a scartamento normale e lire 902.876 per le ferrovie a scartamento ridotto, della Sicilia, salvo rivalsa verso Amministrazioni pubbliche e verso privati per lire 757.700.

Le spese consunte durante il 1932-33 per lavori approvati durante l'esercizio, stesso ed in quelli precedenti, ammontano a circa lire **28.725.700** in confronto di lire 53.920.600 consunte nell'esercizio 1931-32.

In tali spese non sono comprese quelle relative alle linee a scartamento ridotto Sicule che furono di circa lire **672.000** contro lire 3.161.600 erogate nell'esercizio precedente.

Nell'allegato 17 sono indicati i principali danni di forza maggiore verificatisi sulla rete durante l'esercizio 1932-33.

RINNOVAMENTO E RAFFORZAMENTO BINARI.

13. Spese per rinnovamenti, rifacimenti e rafforzamenti dei binari. — Per la sistemazione dell'armamento (rinnovamenti e rafforzamenti) dell'intera rete a scartamento normale furono impegnate nel 1932-33 le seguenti somme:

A) Spese complementari (parte ordinaria del bilancio):

Rinnovamenti lire **64.040.046**

B) In conto patrimoniale per maggior valore del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi, le seguenti somme:

Rinnovamenti lire **27.899.650**

Rafforzamenti » **16.692.900**

TOTALE... lire **108.632.596**

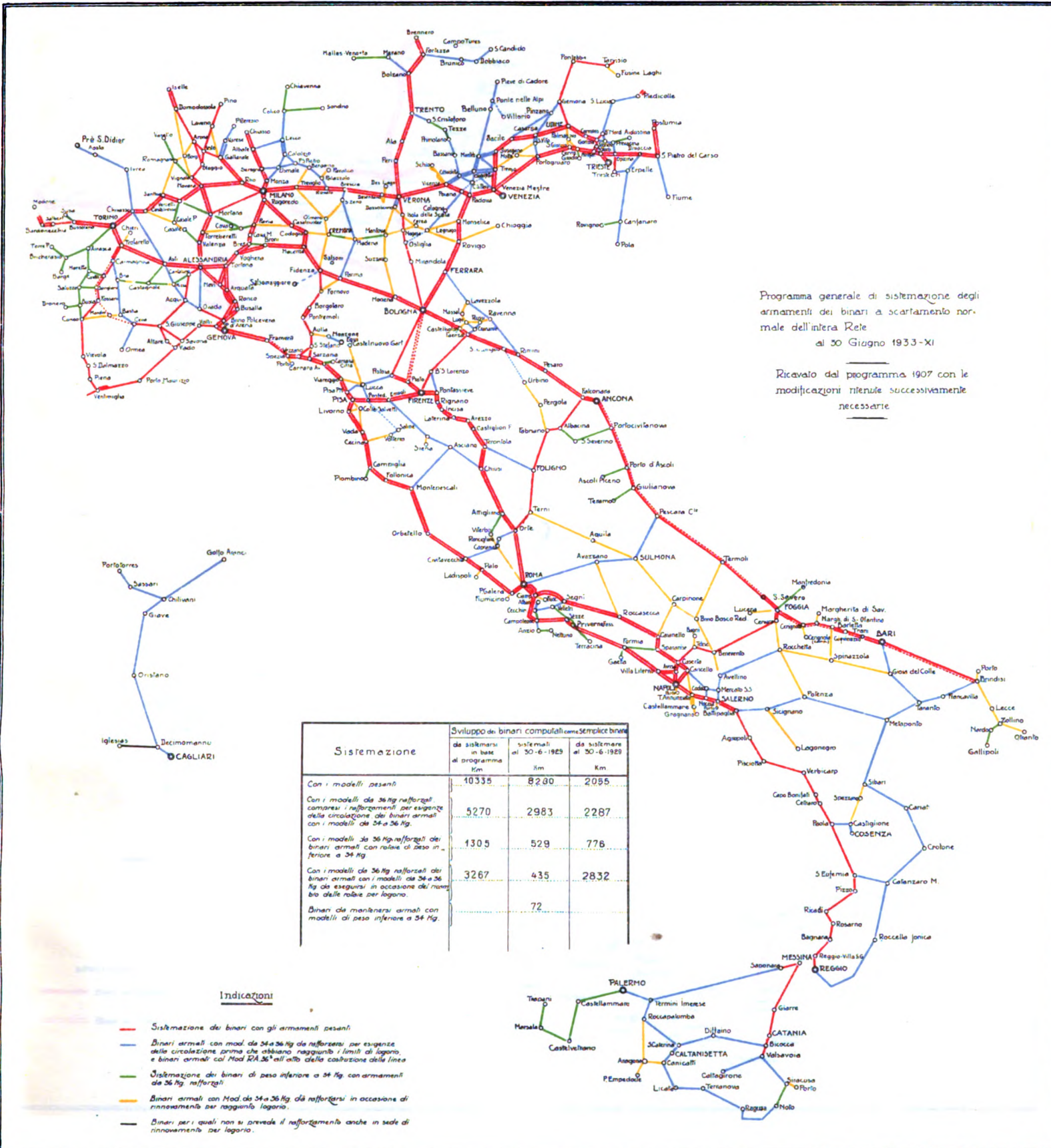
Delle suesposte somme impegnate, lire **51.922.140** in conto « Spese complementari » e lire **36.311.100** in conto « Patrimoniale » si riferiscono a rinnovamenti e rafforzamenti di binari e scambi in dipendenza della elettrificazione delle linee.

La spesa effettivamente consumata nell'esercizio 1932-33 per i suddetti lavori a carico delle approvazioni date nell'esercizio medesimo ed in quelli precedenti fu di lire **40.700.000**, in conto spese complementari per rinnovamenti, rifacimenti di tratti continui; di lire **26.500.000**, per ricambi saltuari e di circa lire **22.700.000**, in conto patrimoniale, per maggiore valore del materiale metallico d'armamento ed aumento di appoggi, cioè in totale circa lire **89.900.000** di fronte a lire 102.900.000 consumate nell'esercizio precedente.

14. Programma generale di sistemazione degli armamenti. — In base al programma generale di sistemazione degli armamenti rappresentato dalle carte allegate (tav. 15 e 16) dovrebbero sistemarsi e sono stati sistemati al 30 giugno 1933 i binari per lo sviluppo qui sotto indicato:

Binari da sistemarsi con i mod. pesanti Km. 10.335 di cui già sistemati Km.			8.280
Binari armati con mod. 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	» 5.270	id.	» 2.983
Binari armati con mod. di peso inferiore a 34 kg. da sistemarsi con armamenti da 36 kg. rafforzati	» 1.305	id.	» 529
Binari armati con mod. da 34 a 36 kg. da rafforzarsi in occasione di rinnovamento per raggiunto logorio	» 3.267	id.	» 435
Binari da mantenersi armati con mod. di peso inferiore a 34 kg.	» <u>72</u>	id.	» <u>72</u>
Sviluppi totali dei binari computati come semplici binari	Km. <u>20.249</u>		Km. <u>12.299</u>

PROGRAMMA DI SISTEMAZIONE GENERALE DEGLI ARMAMENTI



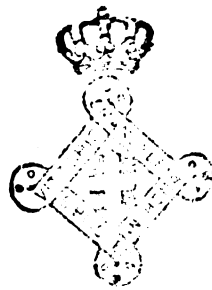
Programma generale di sistemazione degli armamenti dei binari a scartamento normale dell'intera Rete
 al 30 Giugno 1933-XI

Ricavato dal programma 1907 con le modificazioni ritenute successivamente necessarie

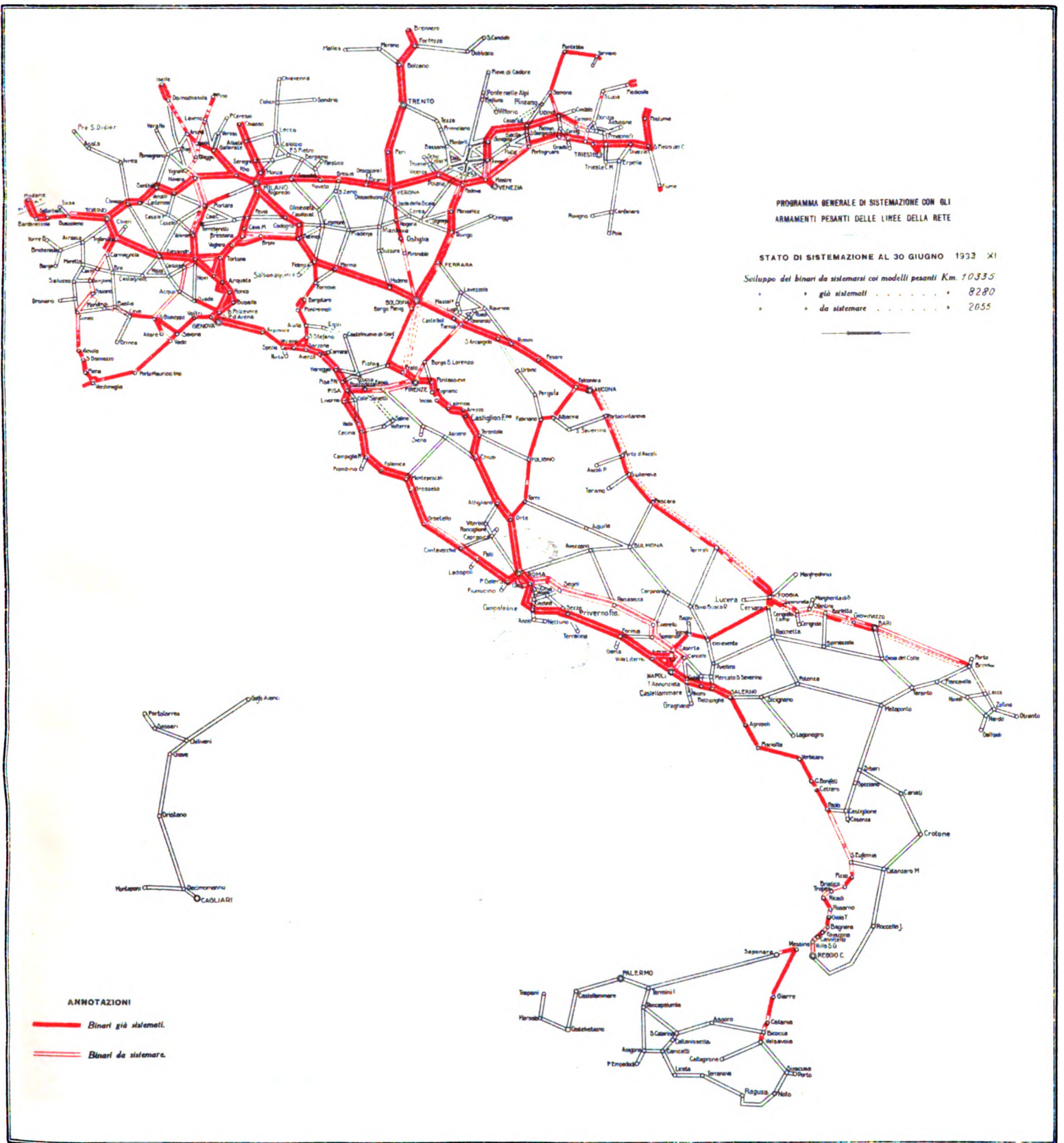
Sistemazione	Sviluppo dei binari computati come semplice binario		
	da sistemarsi in base al programma Km	sistemati al 30-6-1929 Km	da sistemarsi al 30-6-1929 Km
Con i modelli pesanti	10335	8200	2095
Con i modelli da 36 kg rafforzati, compresi i rafforzamenti per esigenze della circolazione dei binari armati con i modelli da 34 a 36 kg.	5270	2983	2287
Con i modelli da 36 kg rafforzati dei binari armati con rotole di peso inferiore a 34 kg.	1305	529	776
Con i modelli da 36 kg rafforzati dei binari armati con i modelli da 34 a 36 kg da eseguirsi in occasione del rinnovo delle rotule per logorio.	3267	435	2832
Binari da mantenerli armati con modelli di peso inferiore a 34 kg.		72	

Indicazioni

- Sistemazione dei binari con gli armamenti pesanti
- Binari armati con mod. da 36 kg da rafforzarsi per esigenze della circolazione prima che abbiano raggiunto i limiti di logorio, e binari armati col Mod. RA.36 all'atto della costruzione delle linee
- Sistemazione dei binari di peso inferiore a 34 kg con armamenti da 36 kg rafforzati
- Binari armati con Mod. da 34 a 36 kg da rafforzarsi in occasione di rinnovamento per raggiungimento logorio.
- Binari per i quali non si prevede il rafforzamento anche in sede di rinnovamento per logorio.



PROGRAMMA DI SISTEMAZIONE GENERALE DEGLI ARMAMENTI PESANTI





Nell'esercizio 1932-33 furono autorizzati lavori di rinnovamento e rafforzamento per ml. **1.011.736** complessivamente di binari e di **636** deviatoi; di cui per ml. 810.432 di binari e 498 deviatoi in dipendenza della elettrificazione delle linee.

I lavori eseguiti in base alle approvazioni date nell'esercizio stesso e in altri precedenti comprendono il rinnovamento di ml. **528.223** di binari e di **160** deviatoi ed il rafforzamento di ml. **99.635** di binari.

Nell'esercizio 1931-32 erano stati sistemati ml. 584.200 di binari, di cui ml. 27.305 rafforzati e 450 deviatoi.

15. Saldatura delle rotaie. — In seguito ai favorevoli risultati ottenuti negli esperimenti di saldatura di rotaie col sistema alluminio-termico, già iniziati fino dal 1925, si sono eseguiti durante l'esercizio 1932-33 i seguenti lavori.

Sulla linea Campoleone-Nettuno saldate due a due le rotaie del modello R. A. 36 S. da m. 9 in modo da formare campate da m. 18; su di un tratto della linea Udine-Bivio S. Paolo saldate le rotaie del modello F. S. 46.3 da m. 9 ed in galleria Biassa, sulla Genova-Spezia, saldati fra loro gruppi di 5 rotaie del modello F. S. 50.6 da m. 18 in modo da formare campate da m. 90.

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

16. Spese per lavori in conto patrimoniale e miglioramenti. — In base alla facoltà consentite con R. decreto-legge 20 ottobre 1925 n. 1932, e col R. decreto n. 1.472 del 27 ottobre 1932, durante l'esercizio 1932-33 è stata impegnata la somma di lire 938.150.141 in conto « Patrimoniale ed acquisto stabili » compresa la somma di lire 3.153.682 da ricuperarsi dalle Amministrazioni pubbliche e private.

Detta somma si riferisce per lire 237.420.911 a lavori in genere, per lire 578.829.602 a lavori di elettrificazione e per lire 121.899.548 a provviste di materiali di esercizio in aumento patrimoniale di cui lire 106.633.150 per materiali occorrenti per lavori di elettrificazione e lire 15.266.398 per materiali in genere.

Per lavori in conto « Miglioramenti alle linee ed agli impianti » durante l'esercizio 1932-33 furono assunti impegni per un importo di lire 447.000.

La spesa effettivamente consumata, per lavori eseguiti in conto degli impegni presi nell'esercizio stesso ed in quelli precedenti, fu di lire 136.400.000 circa per lavori in genere e di lire 26.700.000 circa per lavori di elettrificazione.

Nell'esercizio precedente le spese consumate per gli stessi titoli furono rispettivamente di lire 246.000.000 e lire 53.800.000.

17. Espropriazioni ed asservimenti. — Per nuovi impianti sulle linee in esercizio furono approvati **131** progetti richiedenti l'espropriazione di circa mq. **1.262.054** e l'asservimento di mq. **17.924.210** di terreno per un importo complessivo presunto di lire **21.644.805**.

Durante il 1932-33 furono determinate indennità per una superficie espropriata di mq. **1.344.186** ed asservita di mq. **1.853.940** per un ammontare di lire **9.675.239**, e si effettuarono depositi e pagamenti diretti di indennità per lire **11.772.128** riferentisi ad una superficie espropriata di mq. **2.005.780** e di mq. **2.548.285** di superficie asservita.

Inoltre furono stipulate **17** convenzioni per il passaggio e l'appoggio di linee telegrafiche e telefoniche costruite o spostate in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie, con una spesa di lire **3.963**.

18. Raddoppiamenti di binari. — Come rilevasi dall'allegato 18 durante l'esercizio 1932-33 sono stati ultimati ed aperti all'esercizio km. **70,762** di doppio binario in essi compresi i raddoppi effettuati nelle stazioni; altri km. 22,885 sono stati ultimati ma non ancora attivati, ed infine sono ancora in corso i lavori per altri km. 55,156.

Le spese durante l'esercizio ammontano a lire **17.400.000** già comprese in quelle indicate al punto 16.

19. Sistemazioni e miglioramenti alle linee ed alle opere d'arte e ponti. — Per sistemazione e miglioramenti alle linee ed agli impianti furono spese durante il 1932-33 circa lire **22.200.000** di fronte a lire 41.900.000, spese nell'esercizio precedente.

Tali spese figurano già fra quelle indicate al punto 16, e comprendono lire 4.900.000 erogate pel rinnovamento e la sistemazione dei ponti metallici.

Le opere d'arte in muratura e cemento armato di speciale importanza eseguite nel 1932-33 sono indicate nell'allegato 19.

Per quanto riguarda i ponti metallici nell'esercizio 1932-33 vennero poste in opera 87 travate per una lunghezza complessiva di binario di m. 1.600 ed alla fine dell'esercizio 1932-33 era in corso la costruzione di 82 travate per una luce complessiva di m. 2.470 (vedi allegati n. 20 e 21).

Tra le travate metalliche di maggiore importanza ultimate durante l'esercizio si possono ricordare le tre travate per un binario del ponte sul Tagliamento, presso Latisana, con luci sino a m. 63, e le cinque nuove travate del ponte sul fiume Crati della linea Metaponto-Reggio di Calabria, con luci di m. 50 ciascuna.

Tra le travate metalliche, sempre di maggiore importanza e che trovavansi ancora in corso di costruzione o di montaggio al 30 giugno 1933 possono ricordarsi:

le sei travate per l'attraversamento a doppio binario con luci sino a m. 55 del fiume Polcevera e dei Cantieri Ansaldo sulla nuova linea di allacciamento Porto di Genova-Succursale dei Giovi; la travata del ponte sul torrente Angemo di luce m. 73 e la travata continua del viadotto a tre luci di lunghezza complessiva m. 168 sul Petrace entrambi sulla linea Battipaglia-Reggio di Calabria; le tre travate del ponte sul torrente Neto con luci sino a m. 68 della linea Metaponto-Reggio di Calabria.

20. 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 1932-33, l'aumento di potenzialità degli impianti che è indicato qui appresso:

	Capacità in numero di carri		
Fronti di magazzino e tettoie.....	da	10.818	a 10.827
Fronti di piani caricatori scoperti.....	»	17.792	» 17.874
Binari per carico e scarico diretto.....	»	82.012	» 82.455
Binari per deposito veicoli.....	»	201.486	» 202.178
Binari di manovra	»	207.001	» 207.719

	Metri quadrati		
Aree coperte per deposito	da	768.762	a 771.562
Aree scoperte per deposito	»	1.804.249	» 1.804.465

Per i lavori eseguiti durante l'esercizio 1932-33 venne incontrata la spesa di lire **52.700.000** già compresa in quelle indicate al punto 16.

I lavori eseguiti nelle stazioni e nelle fermate durante l'esercizio finanziario 1932-33 e quelli tuttora in corso al 30 giugno 1933 sono specificati nell'allegato 22.

21. Ampliamento e sistemazione di magazzini, officine, depositi locomotive e locomotori, depositi combustibili, squadre rialzo, ecc. — Le somme stanziare nel 1932-33 per tali lavori ammontarono a lire 8.500.000 escluse le somme stanziare per acquisti di macchinari e di mezzi d'opera.

Le somme spese nello stesso esercizio ammontano a circa lire **3.500.000** (comprese nell'importo indicato al paragrafo 16) oltre lire **700.000** per acquisto di macchinari.

I lavori eseguiti nei magazzini, officine, depositi locomotive e locomotori, squadre rialzo, ecc. risultano elencati nell'allegato 23.

22. Impianti di rifornimento d'acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, pulizia carrozze, riscaldamento, ecc. — Per questi impianti si incontrò nel 1932-33 una spesa totale di lire **3.400.000** (già compresa in quella indicata al punto 16) di fronte alla spesa di lire 6.200.000 dell'esercizio precedente.

Per i lavori di maggiore importanza eseguiti per impianti di rifornimento acqua, estinzione incendi, lavaggio carri, riscaldamento, ecc., vedere allegato 24.

23. **Impianti nuovi e sistemazione di impianti esistenti di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, di sicurezza e telegrafonici.** — Per questi lavori venne incontrata nel 1932-33 una spesa di circa lire **11.100.000** di fronte a lire 21.500.000 spese nell'esercizio precedente.

Detta spesa trovasi compresa fra quelle indicate al punto 16.

Nel seguente prospetto risulta indicata la consistenza degli impianti di apparati centrali e di blocco al 30 giugno 1932 e le variazioni rispetto alla consistenza degli impianti stessi al 30 giugno 1933.

Indicazione	Situazione al 30-6-932	Nuovi impianti	Demo-lizioni	Differenza in più	Differenza in meno	Situazione al 30-6-933
Leve elettriche..... N.	4.261	544	—	544	—	4.805
Cabine relative..... »	82	11	—	11	—	93
Leve idrodinamiche..... »	13.319	176	159	17	—	13.336
Cabine relative..... »	433	5	7	—	2	431
Leve Saxby..... »	2.070	—	87	—	87	1.983
Cabine relative..... »	214	—	4	—	4	210
Leve a filo..... »	2.127	118	43	75	—	2.202
Cabine relative..... »	236	17	9	8	—	244
Leve a doppio filo (ex A.U)..... »	1.559	16	63	—	47	1.512
Cabine relative..... »	109	1	5	—	4	105
Sezioni blocco automatico..... »	83	10	—	10	—	93
Sviluppo relativo..... Km.	270	62	—	62	—	332
Sezioni blocco Cardani..... N.	597	21	7	14	—	611
Sviluppo relativo..... Km.	2.267	91	13	78	—	2.345
Sezioni blocco a settori..... N.	—	9	—	9	—	9
Sviluppo relativo..... Km.	—	29	—	29	—	29

Nell'altro prospetto qui appresso riportato risulta indicata la consistenza degli impianti telegrafonici al 30 giugno 1933 e le variazioni rispetto alla consistenza degli impianti stessi al 30 giugno 1932.

Indicazioni	Situazione al 30-6-932	Nuovi impianti	Demo-lizioni	Differenza in più	Differenza in meno	Situazione al 30-6-933
Fili telegrafici..... Km.	53.780	848	2.807	—	1.959	51.821
Fili telefonici..... »	34.481	3.145	1.259	1.886	—	36.367
Cavi multipli..... »	2.394	684	174	510	—	2.904
Sviluppo conduttori cavi multipli.. »	45.300	10.815	4.241	6.574	—	51.874
Gruppi telegrafici..... N.	6.249	114	110	4	—	6.253
Gruppi telefonici..... »	14.548	2.206	425	1.781	—	16.329
Gruppi simultanei (telefonofori)... »	338	7	51	—	44	294

24. **Impianti meccanismi speciali elettrici.** — I vari impianti di ascensori, montacarichi, arganelli elettrici per alaggio di carri, paranchi elettrici eseguiti durante il 1932-33 importarono una spesa complessiva di lire **140.000** circa.

25. **Case cantoniere, fabbricati diversi per alloggi del personale, dormitori del personale di macchina e dei treni.** — Le spese incontrate per la costruzione di nuovi fabbricati alloggi del personale e per ampliamento di quelli esistenti sono comprese fra quelle di cui al punto 16.

Durante l'esercizio 1932-33 venne ultimata la costruzione di **5** nuove case cantoniere doppie e **8** semplici, vennero ampliate **5** case cantoniere già esistenti e vennero migliorate con impianti di latrine, cisterne e forni da pane altre **19** case cantoniere.

Al 30 giugno 1933 erano in corso i lavori di ampliamento di 3 case cantoniere e la costruzione di 3 case cantoniere doppie.

Durante l'esercizio sono stati sistemati e ultimati i dormitori per il personale viaggiante e di macchina a Ceva, Brescia, Rimini, Pisa, Roma Termini, Frosinone, Sibari, Porto Empedocle, ed al 30 giugno 1933 erano in corso migliorie nei dormitori delle stazioni di Pavia, Belluno, Faenza, Parma, Brindisi, Palermo C.

26. **Costruzioni di case economiche dei ferrovieri.** — Vedi quanto è stato esposto al Capo III, paragrafo 17.

IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE.

27. **Illuminazione degli uffici e delle stazioni.** — Per nuovi impianti di illuminazione elettrica e forza motrice in **106** località fu approvata nel 1932-33 una spesa complessiva di lire **855.000**.

La potenza complessiva degli impianti passò da 8.590.000 Watt al 30 giugno 1932 a **8.960.000** Watt al 30 giugno 1933.

Le stazioni ed uffici illuminati elettricamente che al 30 giugno 1932, erano 2.166 con 220.000 lampade, diventarono alla stessa data dell'esercizio successivo 2.196 con 223.400 lampade.

Durante il 1932-33 vennero stipulati 45 contratti per forniture di energia elettrica ad uso di luce e di forza motrice per una spesa annua di esercizio di lire 1.900.000 e per un impegno complessivo di spesa di lire 13.500.000. Si tratta però in generale di rinnovamento di precedenti contratti venuti a scadere.

Le spese sostenute nell'esercizio 1932-33 per l'illuminazione elettrica delle stazioni e degli uffici (energia e tasse, materiali di manutenzione e mano d'opera),

ammontarono a lire **21.740.000** esclusi i recuperi, contro lire 21.600.000 dell'esercizio precedente. L'aumento di lire 140.000 è dovuto in parte a nuovi impianti ed in piccola parte ad aumento di prezzi dovuti accordare in occasione del rinnovo di alcuni contratti.

La spesa media annua per ogni Watt di potenza delle lampade installate risultò di lire **2,43** di fronte a lire 2,51 dell'esercizio precedente.

La riduzione è il risultato della rigida economia fatta nell'accensione delle lampade.

28. Illuminazione treni. — Al 30 giugno 1933 i veicoli illuminati a luce elettrica con batterie trasportabili erano complessivamente 13.496 dei quali 115 appartenenti alla Compagnia internazionale delle carrozze con letti ed al Ministero di grazia e giustizia.

Le carrozze postali che prima appartenevano alle Regie Poste, sono passate, durante l'esercizio, a far parte del parco dell'Amministrazione ferroviaria.

Rispetto alla situazione al 30 giugno 1932 si è avuto un aumento di 770 veicoli illuminati con luce elettrica, in seguito all'estensione di tale sistema d'illuminazione ad altri 750 carri F. I. (carri per collettame accelerato).

Le batterie di accumulatori che al 30 giugno 1932 erano **43.377**, risultarono invariate al 30 giugno 1933.

Anche le officine di carica degli accumulatori (51) restarono invariate, mentre i posti di rifornimento, passarono da 94 a **107**.

L'energia elettrica utilizzata per la carica degli accumulatori nel 1932-33 fu di kwo **5.987.011** con un aumento di kwo 401.475 rispetto all'esercizio precedente; vennero complessivamente rifornite di energia **4.071.622** batterie di accumulatori, con un aumento di 183.375 batterie rispetto all'esercizio precedente. L'aumento è dovuto all'effettuazione dei treni popolari domenicali e dei treni merci rapidi collettame, nonché all'aumentato numero delle locomotive e locomotori con illuminazione elettrica ad accumulatori.

Alla carica, manutenzione e manipolazione degli accumulatori si è provveduto completamente mediante appalto a ditte private.

Le spese di esercizio per la illuminazione in parola (escluse le spese generali e le spese dei trasporti in servizio, nonché le quote di ammortamento degli impianti delle officine, della dotazione di batterie e degli impianti di illuminazione dei veicoli) ammontarono a lire **16.300.000** con una differenza in meno, rispetto all'esercizio precedente, di lire 348.000 e ciò in seguito a diminuzione del costo dei materiali e della mano d'opera, e in dipendenza delle economie ottenute nell'esercizio.

29. **Illuminazione elettrica delle locomotive.** — Le locomotive a vapore ed elettriche illuminate elettricamente erano **914** al 30 giugno 1933 contro 820 dell'esercizio precedente ed impegnavano **1.800** batterie di accumulatori, contro 1.640 del 1932

30. **Illuminazione elettrica dei segnali.** — Al 30 giugno 1933 si avevano **595** stazioni con i segnali illuminati elettricamente, contro 522 dell'esercizio precedente.

IMPIANTI DI ELETTRIFICAZIONE.

31. **Impianti entrati in funzione nell'esercizio 1932-33.** — *Tronchi ferroviari di linee elettrificate.* — Il 1° marzo 1933 è stato attivato l'esercizio a trazione elettrica sul tronco Avezzano-Sulmona, della linea Roma-Pescara, della lunghezza di km. 64,8 a semplice binario col sistema a corrente trifase a 10 k V a 45 periodi.

Condutture primarie per il trasporto dell'energia. — Il 27 maggio 1933 è stata messa in servizio la condotta primaria Fornovo-Parma-Bologna a 60 k V a semplice terna della lunghezza di km. 106,3. Essa serve di collegamento fra gli impianti della linea pontremolese e quelli della porrettana in sussidio e riserva delle condutture primarie sul litorale tirreno.

32. **Consistenza degli impianti al 30 giugno 1933.** — 1) *Impianti di proprietà dell'Amministrazione e dalla medesima esercitati.* — Tronchi in servizio a trazione elettrica:

Lunghezza delle linee esercitate.....	km.	2.016,3
Sviluppo binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni)	»	4.011,8
Condutture di alimentazione (di cui km. 945 di linea aerea con coppia o terna di fili e km. 189,5 di cavo unipolare)	»	1.184,5
Condutture primarie per il trasporto di energia (di cui chilometri 3321,4 di terna aerea e km. 124,3 con cavo trifase o monofase)	»	3.445,7
Condutture telefoniche (coppie di fili)	»	10.190
Sottostazioni di trasformazione statiche per elettrificazioni con corrente trifase	N.	72
Potenza installata nelle suddette sottostazioni trifasi ...	kVA.	362.050
Sottostazioni con gruppi rotanti o cilindri raddrizzatori per elettrificazioni con corrente continua.....	N.	20
Potenza complessiva installata nelle suddette sottostazioni a corrente continua.....	kW.	57.160

Sottostazioni di trasformazione ambulanti per corrente trifase	N.	17
Potenza complessiva	kVA.	36.430
Sottostazioni di conversione ambulanti con cilindro raddrizzatore per corrente continua	N.	2
Potenza complessiva.....	kW.	4.000

2) *Impianti di proprietà dell'Amministrazione ed esercitati dalle ferrovie federali svizzere:*

Lunghezza delle linee esercitate	km.	19,066
Sviluppo binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni) ..	»	50,548
Condutture di alimentazione	»	10
Condutture telefoniche (coppie di fili).....	»	228

3) *Impianti di Società private esercitati dall'Amministrazione nel Trentino:*

Lunghezza delle linee esercitate (delle quali km. 59,6 a scartamento di m. 1)	km.	74,900
Sviluppo binari elettrificati (compresi quelli delle stazioni) ..	»	82,500
Condutture di alimentazione.....	»	20,950
Condutture primarie per il trasporto dell'energia	»	44,780
Condutture telefoniche (coppie di fili).....	»	65,70
Sottostazioni di conversione rotanti a corrente continua ..	N.	4
Potenza complessiva installata nelle suddette sottostazioni..	kW.	1.530

4) *Impianti costruiti ed esercitati da Società private per conto dell'Amministrazione: Condutture primarie.*

a) che alla scadenza dei contratti in vigore passeranno di proprietà dell'Amministrazione km. **1.136** di terne aeree;

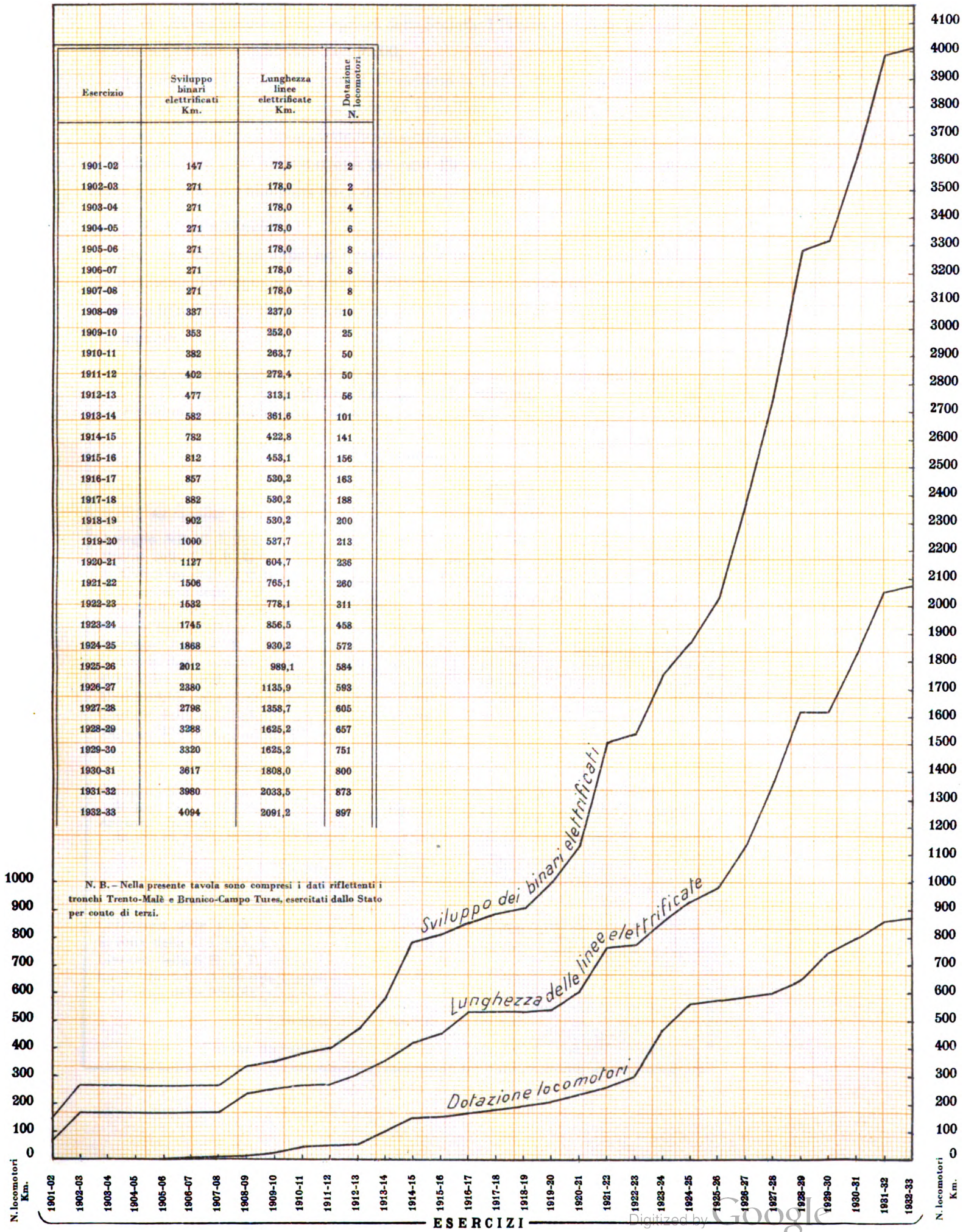
b) che resteranno di proprietà delle Società km. **730** dei quali km. **720** di terne aeree e km. **10** di cavo trifase.

Delle primarie di cui al comma b) attualmente solo km. 290 servono esclusivamente per il trasporto di energia trifase a 16,7 periodi, mentre i rimanenti km. 440 sono utilizzati normalmente per il trasporto dell'energia trifase a frequenza industriale.

Sottostazioni di trasformazione statiche:

a) che alla scadenza dei contratti in vigore passeranno di proprietà dell'Amministrazione: **9** con potenza complessiva di macchinario installato di kVA **41.850**. Nelle sottostazioni di Sampierdarena (ex Maira), Sella, Saliceto e Lavagnola (ex Negri) le ferrovie hanno inoltre installato trasformatori di loro proprietà per una potenza complessiva di **15.050** kVA.

Sviluppo delle linee elettrificate e variazioni del parco locomotori durante gli esercizi dal 1901-02 al 1932-33





b) che resterà invece di proprietà delle Società: **1** (Voltri) con potenza complessiva di macchinario installato kva **3.000**.

In complesso, esclusi i tronchi Domodossola-Iselle, Brunico-Campo Tures e Trento-Malè, si ha in media una potenza installata di trasformatori di kva **237,6** circa per chilometro di linea elettrificata e circa kva **119,4** per chilometro di binario elettrificato, con una sottostazione per ogni **20** chilometri circa di linea elettrificata e per ogni 40 chilometri circa di binario elettrificato.

5) *Centrali elettriche:*

Nei tre quadri qui appresso riportati sono indicate le varie centrali elettriche che forniscono l'energia per la trazione elettrica ferroviaria (esclusa la Domodossola Iselle), e le relative potenze in kw ed in kva. del macchinario installato e di quello funzionante.

**CENTRALI ELETTRICHE ALIMENTANTI LA RETE FERROVIARIA ELETTRIFICATA
CON SISTEMA TRIFASE A 16,7 PERIODI.**

	POTENZA DEL MACCHINARIO			
	Installato per le F. S.		Funzionante per le F. S. durante l'estate	
	KW	KVA	KW	KVA
<i>A) Centrali idrauliche.</i>				
Acceglio della C. I. E. L. I.	21.150	25.200	14.100	16.800
Prazzo della C. I. E. L. I.	8.960	11.200	8.960	11.200
S. Dalmazzo della C. I. F. L. I.	16.000	20.000	16.000	20.000
Bardonecchia delle F. S.	16.720	20.900	12.000	16.000
Ozola della Soc. Adamello	15.000	21.600	10.000	14.400
Pavana delle F. S.	12.000	16.000	6.000	8.000
Morbegno delle F. S.	9.000	12.000	6.500	9.000
Robbiate della Società Edison	10.000	11.700	5.000	5.850
Prati della Società Idr. del Vizze...	13.500	18.000	13.000	17.350
Mezzocorona della S. G. E. T.	6.750	9.000		
Cardano della S. I. D. I.	20.250	27.000	13.000	17.350
Teglia dell'A. F. L.	16.500	22.500	11.000	15.000
<i>Sottostazioni.</i>				
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	17.200
TOTALE...	201.830	264.900	139.560	184.150
<i>B) Centrali termiche.</i>				
Chiappella delle F. S.	10.000	12.500	La Chiappella e Savona sono esclusivamente di riserva; la centrale di Livorno funziona normalmente nel solo periodo invernale.	
Savona della C. I. E. L. I.	14.000	18.200		
Livorno della S. E. L. T.	6.000	8.600		
Larderello della Boracifera (attraverso Livorno della SELT)				
TOTALE...	30.000	39.300	—	—
TOTALE GENERALE...	231.830	304.200	139.560	184.150

**CENTRALI ELETTRICHE ALIMENTANTI LA RETE FERROVIARIA ELETTRIFICATA
CON SISTEMA DIVERSO DAL TRIFASE A 16,7 PERIODI**

(Esclusa la Domodossola-Iselle)

	POTENZA DEL MACCHINARIO			
	Installato per le F. S.		Funzionante per le F. S.	
	KW	KVA	KW	KVA
A) Centrali idrauliche.				
Varzo della Società Dinamo	8.160	10.000	5.440	6.800
Napoli della Società Meridionale di Elettricità	1.000	1.250	1.000	1.250
Sagittario delle Ferrovie dello Stato	30.000	37.500	10.000	12.500
Champagne della S. A. N. A.	2.500	3.000	2.500	3.000
Trento della Società Industriale Tren- tina.....	1.500	1.800	1.500	1.800
Brunico dell'Azienda Elettrica Muni- cipale.....	300	350	300	350
TOTALE...	43.460	53.900	20.740	25.700

POTENZA COMPLESSIVA DELLE DIVERSE CENTRALI.

	POTENZA DEL MACCHINARIO			
	Installato per le F. S.		Funzionante per le F. S.	
	KW	KVA	KW	KVA
Energia idraulica	215.290	318.800	160.300	209.850
Energia termica	30.000	39.300	—	—
TOTALE....	275.290	358.100	160.300	209.850

33. **Impianti in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.** — Durante l'esercizio 1932-33 il Governo Fascista ha deciso di attuare sulla rete delle ferrovie dello Stato un nuovo vasto programma di elettrificazione.

Tale programma comprende uno sviluppo complessivo di oltre km. 4.400 di linee e per la sua attuazione è previsto un dodicennio circa.

I lavori sono stati divisi in tre gruppi il primo dei quali comprende le seguenti linee, che dovranno essere elettrificate entro l'anno 1936:

1) Linee Bolzano-Trento e Bolzano-Merano km. 86,6 sistema trifase 3.600 V 16,7 periodi;

2) Linee Trofarello-Cuneo e Fossano-Ceva, km. 112,3 sistema trifase 3.600 V 16,7 periodi;

3) Linee Carmagnola-Ceva, Cuneo-Mondovì, Ovada-Asti e S. Giuseppe di Cairo-Alessandria km. 238,9 sistema trifase 3.600 V 16,7 periodi;

4) Linea Sulmona-Pescara km. 67,7 sistema trifase 10.000 V 45 periodi;

5) Linea Napoli-Salerno e diramazione Torre Annunziata-Gragnano km. 64,2 sistema corrente continua 3.000 V;

6) Linea Roma-Firenze km. 310,3 sistema corrente continua 3.000 V;

7) Linea Roma-Aversa, diramazione Campoleone-Nettuno e raccordo S. Marcellino-Gricignano km. 226,8 sistema corrente continua 3.000 V;

8) Linea Trieste C.-Cervignano, Bivio S. Polo-Gorizia-Udine-Tarvisio, Bivio Aurisina-Bivio Viadotto, Bivio Galleria-Postumia e S. Pietro del Carso Fiume km 314,4 sistema corrente continua 3.000 V;

9) Linea Salerno-Reggio Calabria km. 419,4 sistema corrente continua 3.000 V (se ne prevede la ultimazione nel 1937);

10) Trasformazione del sistema trifase 10.000 V 45 periodi al sistema a corrente continua 3.000 V della linea Roma Prenestina-Avezzano;

11) Trasformazione del sistema trifase 3.600 V 16,7 periodi a corrente continua 3.000 V della linea Prato-Pistoia-Bologna.

Durante l'esercizio 1932-33 sono stati già concretati ed approvati dal Consiglio d'Amministrazione, tutti i progetti relativi alle dette linee salvo quelli relativi alla Sulmona-Pescara, e Salerno-Reggio Calabria e salvo le trasformazioni da apportarsi sulle linee Roma Prenestina-Avezzano e Prato-Pistoia-Bologna.

Sono stati inoltre approvati dal Consiglio i progetti per la costruzione di una linea elettrica primaria alla tensione di 110 kV da Trento a Bologna, di una linea elettrica primaria alla tensione di 150 kV da Terni ad Orte e di una linea elettrica primaria a 110 kV da Larderello a Ponticino, destinato a completare, la rete generale di alimentazione delle linee esercite elettricamente.

La maggior parte dei lavori approvati sono stati già appaltati ed iniziati, e più precisamente i lavori della linea Bolzano-Trento e Bolzano-Merano; Trofarello-Cuneo e Fossano-Ceva; Napoli-Salerno e diramazione Torre Annunziata-Gragnano; Roma-Firenze; Roma-Aversa e diramazione Campoleone-Nettuno;

Al 30 giugno 1933 erano inoltre in corso di esecuzione i seguenti lavori già approvati nei precedenti esercizi:

a) *Tronco in territorio francese della linea Cuneo-Ventimiglia;*

b) *Linea direttissima Bologna-Firenze;*

c) *Nuova sistemazione delle sottostazioni di S. Viola, Vaioni, Riffredi, in relazione alla elettrificazione della Direttissima Bologna-Prato-Firenze.*

d) *Conduttura primaria S. Dalmazzo-Taggia a una terna 60 kV.*

- e) *Impianti idroelettrici del Reno e Limentre.*
 f) *Ampliamento sottostazioni linee Varesine.*
 g) *Sistemazione della centrale della Chiappella per renderla anche atta a trasformare energia a frequenza industriale in energia a frequenza ferroviaria.*
 h) *Sottocentrale di Collegno, pure destinata a trasformare l'energia a frequenza industriale in energia a frequenza ferroviaria.*
 i) *Ripartitore del carico.* — Ufficio centrale in corso di impianto presso Genova, per ricevere da ciascuna delle fonti di alimentazione della rete di trazione trifase la segnalazione continua della potenza generata dalle fonti stesse per poterla ripartire in modo da utilizzare nel miglior modo possibile le singole disponibilità, per la maggiore economia dei trasporti di energie, e per la migliore osservanza delle clausole dei singoli contratti di fornitura di energia.

OFFICINE E CANTIERI DEL SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI.

34. Officina del materiale fisso di Pontassieve. — I lavori compiuti dall'Officina nel 1932-1933 ammontano a lire **5.249.323** (con un aumento di lire 550.821 rispetto all'esercizio precedente).

Le spese generali di officina risultarono dell'85% della mano d'opera, come nello scorso esercizio.

Fra i lavori eseguiti sono da notare: vari attraversamenti speciali, la costruzione di sbarre e di cancelli di ferro per passaggi a livello, di scaffalature in ferro per magazzini approvvigionamenti, di attrezzi speciali per la posa dei binari, di assi e carrelli isolati elettricamente, di un deviatore triplo per nave traghetto, di vari pezzi di ricambio per locomotive per conto del Servizio trazione, nonché varie migliorie apportate agli impianti di Officina.

35. Cantiere iniezione legname di Livorno e treno cantiere mobile. — Durante l'esercizio 1932-33, il cantiere iniezione legname di Livorno ha provveduto alla iniezione di **630.521** traverse e di m³ **4.449** di legname speciali, con una produzione di 105.188 traverse e di m³ 1.295 di legname speciali in più di quelli dello scorso esercizio.

Il treno cantiere mobile ha iniettato **253.080** traverse, parte a Foligno e parte a Reggio Calabria e cioè nei centri di produzione e di consegna delle traverse da parte dei fornitori.

Malgrado la maggiore spesa inerente al trattamento di una parte delle traverse col « doppio Rueping » il prezzo di addebito delle operazioni di iniezione tanto per il cantiere fisso quanto per quello mobile è stato di lire **1.35** per traversa, con una diminuzione di lire 0,05 per traversa in confronto all'esercizio precedente.

36. **Cantieri di riparazione materiale metallico d'armamento.** — Nell'officina annessa al cantiere iniezione di Livorno è stata intensificata l'utilizzazione del materiale metallico d'armamento, ricavato dai lavori di rinnovamento e di sistemazione dei binari delle stazioni, riparando **258** deviatori, **19** cuori, **477** rotaie speciali e **129** cassette di manovra.

Venne inoltre riparato numeroso altro minuto materiale d'armamento.

NOTIZIE VARIE.

37. **Appalti e contratti.** — Alla esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria è stato provveduto in gran parte a mezzo di piccoli cottimi, di lettere commerciali e di semplici ordinativi, ed in economia diretta, mentre per i lavori inerenti alle opere metalliche (travate, pensiline e coperture) si è provveduto a mezzo delle squadre dei ponti in ferro; per la restante minor parte, si stipularono regolari contratti, in seguito a gare a licitazione privata.

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 convenzione o lettere commerciali preventivamente autorizzate.

I lavori inerenti al binario ed aventi diretto rapporto con l'esercizio, furono in parte eseguiti mediante appalto a licitazione privata ed anche mediante cottimi.

Il numero delle gare a licitazione privata tenute nei diversi Compartimenti fu di **884** per un ammontare di lire **244.961.198**, delle quali 784 furono aggiudicate per un ammontare di lire 180.636.953 delle altre 100, 51 furono dichiarate senza effetto e 49 furono annullate per un ammontare di lire 24.324.245 ed i relativi lavori vennero appaltati parte mediante nuove gare a licitazione, e parte a trattativa privata.

Dei **652** contratti approvati durante l'esercizio (599 in seguito a licitazione privata e 53 in seguito a trattativa privata) 21 furono stipulati con Cooperative o con Consorzi di Cooperative per un importo di lire 3.279.470.

Vennero stipulati **132** atti addizionali per lire **9.325.899** e **307** tariffe supplementarie per lire **7.320.770**.

Furono inoltre stipulate dalle diverse Sezioni **50** convenzioni di cottimo per un ammontare di lire **2.000.000** circa, delle quali 3 con Società cooperative per lire 300.000 circa.

Il numero delle convenzioni di cottimo rispetto ai passati esercizi è sensibilmente ridotto, e ciò si deve al fatto che molti lavori, che in passato venivano assegnati mediante convenzioni, nell'esercizio 1932-33 sono stati invece aggiudicati mediante contratti stipulati in seguito a gara a licitazione privata.

38. Controversie con gli appaltatori. — Durante l'esercizio 1932-33 furono presentati dagli appaltatori 174 memoriali per compensi dell'ammontare complessivo di lire 18.144.394 e per condoni di multe per l'ammontare complessivo di lire 865.229.

Di tali vertenze 31, per le quali era stata richiesta la somma di lire 1.835.205 furono risolte con la corresponsione della somma complessiva di lire 444.278 ivi comprese lire 255.139 per condono di multe.

Continuarono inoltre le trattative per la definizione delle vertenze aperte negli esercizi precedenti e ne furono amichevolmente composte **102** relative a richieste per lire 12.062.450 accordando compensi per lire **2.165.029** ivi comprese lire 660.468 per condono di multe.

Altre **50** vertenze furono definite respingendo le domande di compensi che ammontavano a lire 2.655.806.

Complessivamente quindi nell'esercizio 1932-33 furono definite **183** vertenze, per le quali era stata richiesta una somma complessiva di lire 16.553.461, mediante corresponsione di compensi per lire **2.609.307** corrispondenti ad una percentuale del **15,78** % delle somme richieste.

39. Liquidazioni di lavori a carico della parte straordinaria e complementare del bilancio. — Per lavori eseguiti in conto spese patrimoniali e delle spese complementari, furono presentate ed approvate **3.697** liquidazioni finali per un importo di lire **739.481.449,25**.

Inoltre sono state presentate ed approvate, con effetto di liquidazione finale, sugli stanziamenti degli anzidetti conti **35** proposte di annullamento di impegno per lire 1.579.494. e 124 proposte di riduzione di impegno per lire 43.854.693,42.

40. Incendi. — Gli incendi denunciati nelle proprietà limitrofe alla ferrovia ed attribuibili al passaggio delle locomotive, furono, complessivamente, 335 per un danno presunto in complessive lire 364.361.

Nella maggior parte dei casi la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria non venne, peraltro, riconosciuta. Gli indennizzi liquidati nell'esercizio finanziario 1932-33 per incendi avvenuti sia in detto esercizio che nei precedenti, in via amichevole od a seguito di giudizio, ammontarono, complessivamente, a lire **159.332**.

41. Concessioni diverse. — Vennero concluse **352** convenzioni, di cui 216 per concessioni di attraversamenti elettrici; 136 per attraversamenti con condutture di acqua; n. 87 per impianti a distanza ridotta e 42 per attraversamenti diversi.

Altre 657 domande per concessioni diverse erano in corso al 30 giugno 1933.

42. Vendite, permutate ed acquisti. — Si procedette a **29** vendite di terreni non necessari per l'esercizio ferroviario per una superficie di mq. 35.149, compresi tre fabbricati, per il prezzo complessivo di lire **1.342.714**.

Si effettuarono **9** permutate di terreni con terzi nelle quali l'Amministrazione ferroviaria cedette mq. 6.231 di terreno ricevendo in cambio mq. 7.130 e una somma a conguaglio di lire 200 dato il differente valore commerciale del terreno ceduto rispetto a quello acquistato.

Vennero, inoltre, acquistati con contratti di libera compravendita mq. **65.541** di terreno e un chiosco, incontrando una spesa complessiva di lire **58.692**. Furono, infine, acquisiti al patrimonio ferroviario, per cessione gratuita da parte di terzi, mq. **4.198** di terreno.

43. Consegne dei piazzali esterni e delle strade di accesso alle stazioni. — Vennero stipulate, nel 1932-33, **46** convenzioni per consegne a Comuni di piazzali esterni e strade di accesso alle stazioni ferroviarie ed al 30 giugno 1933 erano in corso 193 trattative per altre consegne del genere.

44. Affitti attivi e passivi. Proventi diversi. — Al 30 giugno 1933 erano in corso 8.619 contratti per la concessione a terzi di terreni e fabbricati di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria per canoni ammontanti, complessivamente, a lire 2.480.436

A tale epoca erano altresì in corso 94 contratti per l'affitto di fabbricati e terreni di proprietà di terzi per canoni ammontanti, complessivamente, a lire 579.043.

Inoltre al 30 giugno 1933 erano in corso 23.321 concessioni di alloggio al personale, ai sensi del capo V delle disposizioni sulle competenze accessorie per canoni ammontanti, complessivamente, a lire 9.476.913.

Durante l'accennato esercizio finanziario fu complessivamente ricavato dagli sfalci di erbe e dallo scalvo siepi delle scarpate ferroviarie un provento di lire **210.982**.

PROGETTI E LAVORI CHE VENGONO ESEGUITI PER CONTO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI.

45. Progetti e costruzioni di nuovi edifici postali e telegrafici. — In base al R. decreto 7 agosto 1925, n. 1574, che affidava all'Amministrazione ferroviaria lo studio dei progetti e la costruzione di nuovi uffici postali e telegrafici, nonchè l'esecuzione di lavori di manutenzione di una certa importanza negli edifici medesimi ed in quelli già esistenti, la detta Amministrazione dal 30 giugno 1932 al 30 giugno 1933 aveva già ultimati o aveva in corso di costruzione i seguenti lavori:

Nuovo edificio postale Alessandria stazione (ultimato); Agrigento (in corso); Bari (in corso); Bergamo (ultimato); Benevento (in corso); Brescia staz. (amp.) (in corso); Caltanissetta (in corso); Carrara (in corso); Gorizia (ultimato); Grosseto (ultimato); Massa (in corso); Napoli (in corso); Novara Città (in corso); Novara Ferrovia (ultimato); Palermo (in corso); Rieti (in corso); Savona (in corso); Salerno (ultimato); La Spezia (in corso); Taranto città (in corso); Trento (in corso); Pola (in corso); Varese (ultimato); Forlì (ultimato); Pescara (in corso); Vicenza (in corso); Imperia (in corso); Littoria (ultimato).

Trovansi in corso di studio i progetti per gli uffici postali nelle città di: Abetone, Aosta, Belluno, Faenza, Ostia, Pistoia, Roma (4 palazzi), Sabaudia, Torino, Viterbo, Catania staz. (ampliamento), Bari stazione (ampliamento) e Taranto stazione.

46. Case economiche per i postelegrafici. — In base al R. decreto-legge 30 dicembre 1926, n. 2243 col quale le Ferrovie dello Stato erano state anche incaricate dello studio e della costruzione di case economiche per i funzionari ed agenti dell'Amministrazione postale e telegrafica, si erano al 30 giugno 1933 già ultimate le case a: Bolzano, Brescia, Bologna, Cosenza, Firenze, Ferrara, Grosseto, Lucca, Livorno, Modena, Macerata, Milano, Napoli, Nuoro, Piacenza, Reggio Emilia, Rovigo, Roma, Torino, Trieste e si avevano in corso di esecuzione le nuove case nelle seguenti località: Genova, Forlì, Roma, Ragusa e Salerno.

47. Impianti elettrici per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi. — Durante l'esercizio 1932-33 furono eseguiti diversi impianti per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, e precisamente:

illuminazione, forza motrice, suonerie, orologi elettrici per un importo complessivo di circa lire **665.000**;

meccanismi di sollevamento (ascensori, montacarichi, montadocumenti, ecc.), per un importo complessivo di circa lire **100.000**;

posta pneumatica, per un importo complessivo di circa lire **50.000**;

impianti di meccanizzazione dei servizi postali e telegrafici, per un importo complessivo di circa lire **900.000**.

Si è provveduto inoltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione elettrica (circa 43.650 lampade installate), di ventilatori e di meccanismi speciali elettrici degli stabili dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

CAPO V.

TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE.

PERCORRENZE E CONSUMI.

1. **Percorrenza dei treni e delle locomotive.** — Le percorrenze dei treni e quelle delle locomotive, automotrici a vapore ed automobili su rotaie (allegati 37, 38 e 39) dell'intera rete esercitata a scartamento normale, raffrontate con quelle dei precedenti esercizi risultano dal seguente prospetto:

	1913-14	1930-31	1931-32	1932-33	
Percorrenza treni (1)	a vapore km.	115.617.676	113.778.493	105.808.229	112.018.208
	elettrici (2) »	3.069.295	22.340.579	23.490.503	26.435.792
	a nafta... »	—	17.919	92.454	117.071
	automobili su rotaie. »	—	—	25.460	67.185
	In complesso...	118.686.971	136.136.991	129.416.646	138.638.256
Percorrenza locomotive ed automotrici in corsa coi treni ed isolate (escluse le corse di prova)	a vapore km.	133.000.194	127.149.890	117.935.702	123.034.837
	elettrici (2) »	4.767.155	27.305.240	28.983.986	32.097.144
	a nafta... »	—	17.919	92.540	118.021
	automobili su rotaie. »	—	—	25.460	67.329
	In complesso...	137.767.349	154.473.049	147.037.688	155.317.331

(1) Compresa le corse di prova.
(2) Compresi i percorsi effettuati sulla linea Brunico-Campo Tures.

2. **Percorrenza delle locomotive di manovra.** — La percorrenza delle locomotive di manovra, computata a 6 chilometri l'ora (allegato 39) e raffrontata con i precedenti esercizi, fu la seguente:

	1913-14	1930-31	1931-32	1932-33
Con locomotive a vapore.. Km.	20.604.516	20.313.006	17.942.550	15.807.792
» elettriche. »	23.790	321.264 (1)	313.362 (1)	284.274 (1)
In complesso... Km.	20.628.306	20.634.270	18.285.912	16.092.066

(1) Durante l'esercizio le automotrici elettriche del Trentino non effettuarono manovre.

3. Percorrenza virtuale delle locomotive e tonnellate-chilometro rimorchiate. —

Le percorrenze virtuali delle locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche in corsa (coi treni ed isolate) e le quantità complessive di tonnellate-chilometro virtuali e reali rimorchiate per l'intera rete rispetto a quelle degli esercizi precedenti furono le seguenti:

		1913-14	1930-31	1931-32	1932-33
Km. loco- motive vir- tuali.	a trazione a vapore	169.966.198	161.364.149	148.991.922	154.035.081
	a trazione e- lettrica (1)	8.371.230	41.972.299	43.770.040	47.853.333
	In complesso	178.337.428	203.336.448	192.761.962	201.888.414
Tonn. Km. virtuali ri- morchiate.	a trazione a vapore	34.956.819.300	43.729.678.800	39.335.912.800	38.198.808.700
	a trazione e- lettrica (1)	1.033.326.400	11.649.865.200	11.858.452.200	12.539.086.200
	In complesso	35.990.145.700	55.379.544.000	51.194.365.000	50.737.894.900
Tonn. Km. reali ri- morchiate.	a trazione a vapore	28.442.000.000	34.527.000.000	31.050.000.000	32.972.567.500
	a trazione e- lettrica (1)	601.000.000 (2)	8.045.000.000 (2)	8.298.000.000 (2)	8.859.793.400 (2)
	In complesso	29.043.000.000	42.572.000.000	39.348.000.000	41.832.360.900

(1) I dati della trazione elettrica non comprendono quelli relativi alla linea Brunico-Campo Tures.
(2) 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 per la trazione a vapore diminuì, rispetto al 1931-32, da 1,263 a **1,252**. Anche per la trazione elettrica il rapporto medesimo diminuì da 1,515 a **1,494**.

4. **Peso medio per treno e per locomotiva.** — I pesi medi rimorchiatati e quelli medi per treno, sia della trazione a vapore che della trazione elettrica, risultano inferiori ai valori raggiunti nei due precedenti esercizi.

		1913-14	1930-31	1931-32	1932-33
Peso medio rimor- chiato per loco- motiva od auto- motrice in tonn.	a vapore	205,7	271,0	264,0	248,0
	elettrico	123,4	277,6	270,9	262,0
Peso medio per treno in tonn.	a vapore	235,1	302,8	294,2	272,4
	elettrico	191,6	339,5	334,4	318,3

Le medie su esposte sono ricavate sulla base delle tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate e delle percorrenze virtuali.

La differenza fra il peso medio rimorchiato da ogni locomotiva e il peso medio del treno dipende dalle doppie trazioni ed è più sensibile per la trazione elettrica che serve linee di valico a grande traffico.

5. **Combustibili.** — A partire dall'aprile 1933, in seguito alla ripresa delle consegne di carbone sia tedesco che inglese, venne ripristinato il controllo tecnico normale per tutti i piroscafi che hanno trasportato carbone per l'Amministrazione.

L'impiego della nafta semidensa come combustibile, in luogo di quella fluidissima, è stato reso quasi generale realizzando una ulteriore economia di spesa.

I dati sul consumo di combustibile, ragguagliato a litantrace, delle locomotive ed automotrici a vapore, sono riassunti nel seguente quadro, in cui sono paragonati a quelli degli anni precedenti.

		1913-14	1930-31	1931-32	1932-33	Differenza per cento dei dati del 1932-33 rispetto agli esercizi		
						1913-14	1930-31	1931-32
Per il servizio dei treni	In totale... Tonn.	1.885.836	2.166.642	1.958.163	1.917.265	+ 1,7	-11,5	- 2,1
	per 1000 tonn.-km. virtuali rimorchiate. Kg.	53,9	49,5	49,8	50,2	- 6,9	+ 1,4	+ 0,8
	per 1000 tonn.-km. reali rimorchiate.. »	66,3	62,7	63,1	58,1	-12,4	- 7,3	- 7,9
	per 1000 tonn.-km. virtuali (incluso locomotiva e tender) »	32,2	30,9	30,7	30,2	- 6,2	- 2,3	- 1,6
	per km.-locomotiva »	14,18	17,04	16,60	15,58	+ 9,9	- 8,6	- 6,1
	per km.-treno »	16,21	19,04	18,51	17,11	+ 5,5	-10,1	- 7,6
	Per le manovre	In totale... Tonn.	204.599	227.912	209.887	180.877	-11,6	-20,6
per ora di manovra..... Kg.		59,58	67,32	70,19	68,65	+ 15,2	+ 2,0	- 2,2
In complesso	In totale... Tonn.	2.090.435	2.394.554	2.168.050	2.098.142	+ 0,4	-12,4	- 3,2
	per km.-locomotiva in marcia e manovra..... Kg.	13,61	16,24	15,95	15,11	+ 11,0	- 6,9	- 5,3
	per km.-treno »	18,00	21,04	20,49	18,73	+ 4,0	-11,0	- 8,6

Mentre il consumo per 1000 tonnellate-chilometro virtuali di treno completo (incluso locomotiva e tender) continua a diminuire, quello invece per ogni 1000 tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate presenta un lieve aumento che trova la sua giustificazione nella diminuzione del peso medio dei treni e nell'aumento della velocità media dei vari servizi.

Negli allegati 34, 35 e 36 risultano, dettagliatamente, tutti i dati relativi ai consumi di combustibile e materie di ungimento e di illuminazione per le locomotive ed automotrici a vapore ed elettriche e alla relativa spesa, anche per le linee a scartamento ridotto.

Durante l'esercizio 1932-33 per il servizio dei treni effettuato con automotrici leggere sulle linee Cerignola-Cerignola Campagna, Livorno-Colle Salvetti, Livorno-Marina di Livorno, Pontedera-Lucca-Pistoia, Palermo S. Erasmo-Misilmeri e Caltagirone-Piazza Amerina (in complesso 277.735 treni-chilometro) furono consumati kg. 95.110 di nafta e kg. 40.800 di benzina.

6. Lubrificanti. — I favorevoli risultati dell'organizzazione istituita per contenere nei limiti tecnicamente ammissibili il consumo dei lubrificanti si sono fatti sentire anche nell'esercizio 1932-33 nel quale la diminuzione dei consumi per le locomotive a vapore è stata dell'1,20 % circa (in peso) rispetto all'esercizio precedente e del 76 % rispetto all'esercizio 1922-23.

Le economie realizzate in conseguenza durante l'ultimo esercizio risultano di circa lire 75.000 rispetto all'esercizio precedente e di lire 14.000.000 rispetto all'esercizio 1922-23.

TRAZIONE ELETTRICA.

7. Traffico delle linee a trazione elettrica e relativo consumo di energia. — Come si è detto al Capo IV, nel marzo 1933 è stato esteso il servizio con trazione elettrica al tronco Avezzano-Sulmona di km. 64,8.

D'altra parte a partire dal maggio 1933 l'esercizio a trazione elettrica è stato sospeso temporaneamente sui tronchi Bologna-Borgo Panigale e Pistoia-Firenze sostituendolo con quello a vapore per poter eseguire sui tronchi stessi i lavori di trasformazione del sistema di corrente da trifase in continua a 3000 volt. Ciò in dipendenza della prossima attivazione della direttissima Bologna-Prato, la quale, come è noto, sarà esercitata col detto sistema a corrente continua.

Il traffico servito con trazione elettrica che era stato sulle ferrovie esercitate dall'Amministrazione di 11.858,5 milioni di tonnellate-chilometri virtuali rimorchiate nel 1931-32, è salito nell'esercizio 1932-33 a 12,539 milioni di tonnellate-

chilometro virtuali in relazione specialmente alla suddetta estensione del servizio sulla Avezzano-Sulmona.

L'energia elettrica erogata dalle centrali dell'Amministrazione e quella fornita dalle Società private nell'esercizio 1932-33 è indicato nei due quadri riportati qui appresso:

**ENERGIA ELETTRICA EROGATA DALLE CENTRALI DI PROPRIETÀ
DELLE FERROVIE DELLO STATO.**

CENTRALI	Esercizio 1932-33	Esercizio 1931-32
<i>Morbegno</i> (Idroelettrica) a 16,7 periodi:	kwh	kwh
a) per la trazione elettrica	43.372.070	39.950.126
b) ceduta alla Società Alta Valtellina	873.130	25.074
TOTALE...	44.245.200	39.975.200
<i>Bardonecchia</i> (Idroelettrica):		
a) prodotta a 16,7 periodi.....	42.742.850	40.992.250
b) prodotta a 50 periodi (1).....	536.294	558.326
TOTALE...	43.279.144	41.550.576
<i>Sagittario</i> (Idroelettrica) a 45 periodi:		
a) per la trazione elettrica	44.734.862	37.978.407
b) ceduta alla Azienda Elettrica Governatoriale...	14.456	269.132
c) ceduta alla Società Meridionale di Elettricità (2)...	591.000	1.090.897
d) per i servizi ausiliari	—	590.115
TOTALE...	45.340.318	39.928.551
<i>Chiappella</i> (Termoelettrica) a 16,7 periodi:		
a) di sussidio agli altri impianti	7.850	119.610
<i>Pavana</i> (Idroelettrica):		
a) a 16,7 periodi	16.390.700	14.326.200
b) a 50 periodi (3).....	332.964	506.142
TOTALE...	16.723.664	14.832.342
TOTALE GENERALE...	149.596.176	136.406.279

(1) Utilizzata per i servizi ausiliari della centrale.
(2) Energia misurata nella centrale del Sagittario. Per avere l'energia depurata delle perdite nel trasporto dalla centrale alla cabina di Sulmona devono togliere kwh 27.273 rappresentanti il 2,5%.
(3) Usata per i servizi ausiliari della centrale e per i cantieri di lavoro della centrale e diga di Suviana.

ENERGIA ELETTRICA FORNITA DALLE SOCIETÀ PRIVATE.

SOCIETÀ	Esercizio 1931-33	Esercizio 1931-32
<i>Cieli (ex Maira, Negri).</i>	kwh	kwh
Centrali idrauliche (S. Dalmazzo, Acceglio, Prazzo) a 16,7 periodi	89.033.451	91.901.036
Centrali termiche (Savona) a 16,7 periodi.....	—	—
<i>Edison.</i>		
Centrale di Robbiate a 16,7 periodi.....	5.743.829	8.650.170
Centrale di Pallanzeno attraverso Arquata a 16,7 periodi.....	29.523.760	30.308.960
<i>Dinamo.</i>		
Centrali di Varzo e Piedimulera 42 periodi.....	15.249.644	13.810.808
<i>Azienda Elettrica Municipale di Torino.</i>		
Attraverso la centrale di Bardonecchia a 16,7 periodi.....	4.500	634.800
<i>Adamello e Ozola.</i>		
Centrali di Predare e Ligonchio a 16,7 periodi....	34.828.836	33.985.746
<i>Interregionale Cisalpina.</i>		
Attraverso Bologna a 16,7 periodi	13.770.907	16.071.564
<i>Veneta.</i>		
Attraverso Bologna a 16,7 periodi	10.475.496	15.793.442
<i>Azienda Elettrica Governatorato di Roma.</i>		
Centrali varie a 45 periodi.....	93.023	85.423
<i>Meridionale di Elettricità</i>		
Centrali varie a 45 periodi:		
Napoli-Pozzuoli	3.331.394	2.815.448
Napoli-Foggia	4.410.045	—
<i>S. E. L. T.</i>		
Centrale di Livorno (termoelettrica) a 16,7 periodi	7.550.880 ⁽¹⁾	14.865.775 ⁽²⁾
<i>Idroelettrica del Vizze e S. G. E. T.</i>		
Centrale di Prati e Mezzocorona a 16,7 periodi....	6.906.849	8.934.020
<i>S. I. D. I.</i>		
Centrale di Cardano a 16,7 periodi.....	8.473.100	10.882.290
<i>Azienda Città di Brunico.</i>		
Centrale di Brunico (a corrente continua a 800 v.)	145.420	136.855
<i>Industriale Trentina.</i>		
Centrale di Trento(a corrente continua 800 v.)	1.240.346	1.386.096
<i>S. A. N. A.</i>		
Centrale di Champagne a 50 periodi.....	750.000	533.400
<i>Acciaierie e Ferriere Lombarde.</i>		
Centrale di Tegli a 16,7 periodi.....	23.860.100	4.352.000
<i>Società Boracifera.</i>		
Centrale di Larderello (a 16,7 periodi attraverso la SELT a Livorno).....	3.514.200	—
TOTALE...	258.905.780	255.147.833

(1) Tutti idraulici. — (2) Di cui kwh 13.413.683 idraulici

Della produzione totale di kwh **149.596.176** delle centrali di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria nell'esercizio 1932-33, kwh **147.248.332** vennero consumati per la trazione elettrica, kwh **887.586** vennero venduti a Società private e kwh **1.460.258** vennero consumati nei servizi interni e per gli impianti idroelettrici in costruzione per conto dell'Amministrazione.

In merito alla produzione di energia delle nostre centrali è da tener presente che:

a) la produzione di Bardonecchia, pure essendo aumentata rispetto a quella dell'esercizio precedente, è restata tuttavia inferiore alla media normale a causa delle scarse precipitazioni atmosferiche nella zona alpina occidentale;

b) la produzione di Morbegno è alquanto aumentata rispetto a quella degli esercizi precedenti in seguito al migliore sfruttamento potuto ottenere dall'impianto dopo l'unificazione delle frequenze della centrale stessa, di quella di Robbiate della Edison ed in genere delle linee Valtellinesi con la rete ligure-piemontese;

c) al Sagittario è stato possibile aumentare la produzione per una maggiore richiesta di energia dovuta all'attivazione delle linee Benevento-Napoli ed Avezano-Sulmona;

d) la centrale di Pavana ha potuto aumentare la produzione in conseguenza della notevole piovosità avutasi nella stagione primaverile.

Sommando l'energia fornita durante l'esercizio 1932-33 dalle Società private (**258.905.780** kwh) a quella delle centrali dell'Amministrazione (**147.248.332** kwh) si ha un consumo complessivo per la trazione elettrica di kwh **406.154.112**. Rispetto ai kwh 388.514.426 dell'esercizio precedente si ebbe quindi un aumento di 17.639.686 kwh in corrispondenza dell'aumentato traffico complessivo servito con la trazione elettrica.

Siccome però sulle singole linee si sono avute riduzioni di traffico, gli impianti di trazione elettrica risultarono non completamente sfruttati il che spiega come il consumo medio di energia per tonnellata-chilometro virtuale rimorchiata risultò ancora elevato, per quanto leggermente inferiore a quello dell'esercizio precedente (wattore **32,4** rispetto a 32,6).

Il costo complessivo dei kwh **406.154.112** di energia consumata per la trazione elettrica risultò di lire 69.688.264,47 corrispondente a un prezzo medio di lire **0,172** al kwh per energia misurata sull'alta tensione ai luoghi di consegna, mentre era stato di lire 0,178 nel 1931-32.

Se si considera soltanto l'energia prodotta dagli impianti idroelettrici di proprietà dell'Amministrazione, tenuto conto degli interessi e ammortamenti dei capitali impiegati, delle quote per rinnovamenti e delle spese di manutenzione ed esercizio, risulta un costo medio di lire **0,140** al kwh. di fronte al costo di lire **0,160** avuto nel 1931-32.

8. **Inconvenienti nel servizio con trazione elettrica.** — Il funzionamento di tutti gli impianti di trasporto, trasformazione e somministrazione dell'energia elettrica si è mantenuto regolare. Anche la marcia dei treni elettrici è stata regolare.

Si sono verificati pochi e lievi danni alle condutture di contatto d'interesse locale senza ripercussione nell'esercizio della rete elettrificata.

In complesso si può affermare che il servizio con trazione elettrica non ha offerto maggiori inconvenienti di quello svolto con locomotive a vapore.

DOTAZIONE DI MATERIALE ROTABILE.

9. **Consistenza del parco delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1933.** —

Durante l'esercizio 1932-33 il materiale a scartamento normale del parco ebbe le variazioni risultanti dall'allegato 25. Entrarono a far parte del parco stesso **24** locomotive elettriche, **6** autovetture, **273** carrozze, **131** bagagliai e **1** carro, tutti di nuova costruzione.

Inoltre entrarono nel parco **13** carri serbatoio per trasporto acqua per i bisogni della trazione provenienti da tender di locomotive demolite, **380** carrozze postali già di proprietà delle RR. poste e che sono state cedute alle ferrovie dello Stato, **1** carrozza e **2** carri già scaricati nei precedenti esercizi e che sono stati ripresi in carico nel presente esercizio, **2** carri ex austriaci pervenuti per causa della guerra.

D'altra parte uscirono dal parco **199** locomotive a vapore, **2** automotrici elettriche e **6.078** veicoli.

Il materiale a scartamento ridotto durante l'esercizio è diminuito di una locomotiva a vapore e di un carro ed aumentato di una automotrice già costruita da tempo ma presa in carico nel corrente esercizio.

In seguito a quanto sopra la consistenza del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1933 risultava quella indicata dal seguente prospetto:

TIPO DEI ROTABILI	MATERIALE F. S.		MATERIALE PROVENIENTE DALLA GUERRA		TOTALE	
	a scartamento normale	a scartamento ridotto	a scartamento normale	a scartamento ridotto	a scartamento normale	a scartamento ridotto
Locomotive a vapore.....	4.581	120	503	26	5.084	146
Automotrici a vapore.....	3	—	—	—	3	—
Locomotive elettriche.....	897	—	—	—	897	—
Automotrici elettriche.....	54	—	2	14	56	14
Automotrici con motore a scoppio.....	5	—	—	—	5	—
Automotrici con motore Diesel elettriche.....	2	3	—	—	2	3
Autovetture.....	8	—	—	—	8	—
Locomotive di manovra a nafta	2	—	—	—	2	—
Gru automobili a benzina ...	1	—	—	—	1	—
Carrozze.....	(1) 7.853	141	210	53	8.063	194
Bagagliai e postali.....	4.633	21	39	15	4.672	36
Carri.....	125.856	632	14.994	280	140.850	912

(1) Compresi due rimorchi per autovetture.

Il quadro che segue mostra, per il materiale a scartamento normale, le variazioni avvenute nella consistenza complessiva del parco dal 30 giugno 1932 al 30 giugno 1933, sia in valore assoluto che relativamente allo sviluppo della rete esercitata.

TIPO DEI ROTABILI	CONSISTENZA COMPLESSIVA DEL PARCO F. S.				Variazioni al 30 giugno 1933 rispetto al 30 giugno 1932	
	al 30 giugno 1933		al 30 giugno 1932		assoluta	per km. reale esercitato
	assoluta	per km. reale esercitato	assoluta	per km. reale esercitato		
Locomotive ed automotrici a vapore	5.087		5.286		- 199	
Locomotive ed automotrici elet- triche	953		931		+ 22	
Automotrici con motore Diesel e trasmissione elettrica	2	0,375	2	0,386	-	0,011
Automotrici e locomotive di ma- novra con motore a scoppio..	8		8		-	
Autovetture	8		2		+ 6	
Carrozze.....	8.063	0,499	8.098	0,501	- 35	0,002
Bagagliai e postali.....	4.672	0,289	4.240	0,262	+ 432	0,027
Carri	140.850	8,719	146.525	9,069	- 5.675	0,350

(1) Compresi i rimorchi per autovetture.

L'allegato 27 indica le caratteristiche tecniche principali delle locomotive a vapore e l'allegato 28 quelle delle locomotive elettriche.

10. Veicoli a scartamento normale e ridotto non appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. — Al 30 giugno 1933 era iscritto nel parco delle ferrovie dello Stato il seguente materiale appartenente ad altre Amministrazioni dello Stato o a ditte private:

A scartamento normale:

- 2 carri del Ministero dell'interno;
- 87 carri del Ministero della marina;
- 17 carri del Ministero della guerra;
- 7 carri del Ministero dell'aeronautica;
- 7.787 carri appartenenti a ditte private diverse.

A scartamento ridotto:

13 carri appartenenti a ditte private diverse.

In totale **7.900** carri a scartamento normale e **13** carri a scartamento ridotto.

Tenendo conto anche di tale materiale, la consistenza dei veicoli delle ferrovie dello Stato al 30 giugno 1933, confrontata con quella dell'esercizio precedente, assume i valori risultanti dal seguente prospetto:

	Al 30 giugno 1933		Al 30 giugno 1932		Variazioni del 1933 rispetto al 1932	
	a scartamento normale	a scartamento ridotto	a scartamento normale	a scartamento ridotto	a scartamento normale	a scartamento ridotto
	Carrozze	8.063	194	8.099	194	— 36
Bagagliai e postali	4.672	36	4.622	39	+ 50	— 3
Carri	148.750	925	154.391	923	— 5.641	+ 2

L'allegato 26 contiene i dettagli sulla dotazione e i dati tecnici più interessanti del parco veicoli.

Il valore inventariale del materiale rotabile risulta dall'allegato 5.

II. **Radiazioni ed alienazioni.** — Il materiale radiato, demolito o alienato dal parco delle ferrovie dello Stato durante il 1932-33 risulta dallo specchio seguente :

LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI.

T I P O	Radiate o demolite	Alienate	TOTALE
<i>A scartamento normale</i>			
Locomotive a vapore F. S.	192	2	194
» » ex austriache	5	—	5
Automotrici elettriche ex austriache.....	2	—	2
TOTALE...	199	2	201
<i>A scartamento ridotto</i>			
Locomotive a vapore	1	—	1
TOTALE COMPLESSIVO...	200	2	202

VEICOLI.

A SCARTAMENTO NORMALE		A SCARTAMENTO RIDOTTO	
Tipo	Radiati o demoliti	Tipo	Radiati o demoliti
<i>Materiale F. S.:</i>		<i>Materiale F. S.:</i>	
Carrozze	167	Carrozze.....	—
Bagagliai	53	Bagagliai	—
Postali	1	Postali	—
Carri	4.391	Carri	—
TOTALE...	4.612	TOTALE...	—
<i>Materiale ex austriaco:</i>		<i>Materiale ex austriaco:</i>	
Carrozze	81	Carrozze.....	—
Bagagliai	24	Bagagliai	—
Postali	—	Postali	—
Carri	1.361	Carri	1
TOTALE...	1.466	TOTALE...	1
TOTALE COMPLESSIVO...	6.078	TOTALE COMPLESSIVO...	1

12. **Costruzione di nuovi rotabili.** — Al 30 giugno 1932 si trovavano in costruzione, per entrare a far parte del parco a scartamento normale, 24 locomotive elettriche, 6 autovetture, 317 carrozze, 131 bagagliai.

Nell'esercizio 1932-33 le costruzioni dei nuovi rotabili si svolsero con regolarità, come risulta dal prospetto seguente:

TIPO DEI ROTABILI	QUANTITÀ DEI ROTABILI		DIFFERENZE CONSEGNATE	
	che dovevano essere consegnati entro il 30 giugno 1933	che furono effettivamente consegnati entro il 30 giugno 1933	in più	in meno
Locomotive elettriche.....	24	24	—	—
Autovetture	6	6	—	—
Carrozze.....	263	273	10	—
Bagagliai	131	131	—	—

Tenuto conto di quanto sopra e degli altri rotabili ordinati nel corso dell'esercizio 1932-33, come sarà meglio specificato nel punto seguente, il quantitativo dei rotabili in costruzione al 30 giugno 1933 risultò quello qui appresso indicato:

locomotive elettriche **73;**
 automotrici elettriche **2;**
 rimorchi per dette **2;**
 automotrici leggere **70;**
 carrozze **64;**
 carri **11.**

Gli allegati 29 e 30 indicano i particolari delle ordinazioni di locomotive e veicoli, all'industria privata.

13. **Nuove ordinazioni passate durante il 1932-33.** — Nell'esercizio 1932-33 furono ordinati i rotabili indicati nel seguente quadro :

DITTE COSTRUTTRICI	Locomotive elettriche	Automotrici elettriche	Rimorchi per automotrici elettriche	Autovetture a scoppio	Carrozze a 2 sale	Carri gru
Officine di Savigliano — <i>Torino</i>	10	—	—	—	—	—
Società Italiana E. Breda — <i>Milano</i> ...	28	—	—	—	—	—
Tecnomasio italiano Brown Boveri — <i>Milano</i>	10	—	—	—	—	—
E. Marelli — <i>Milano</i>	—	—	—	—	—	—
FIAT — <i>Torino</i>	10	—	—	—	—	—
Meccaniche — <i>Reggio Emilia</i>	—	—	—	—	—	—
Società anonima Ansaldo — <i>Genova</i> ...	15	—	—	—	—	—
Compagnia generale elettricità — <i>Milano</i> (per apparecchiature elettriche).....	—	2	2	—	—	—
Officine Ferroviarie Meridionali — <i>Napoli</i> (per le carrozzerie)	—	—	—	—	—	—
FIAT (Sezione materiale ferroviario) — <i>Torino</i>	—	—	—	70	—	—
Cantieri Riuniti dell'Adriatico — <i>Monfalcone</i>	—	—	—	—	10	—
Società anonima A. Bagnara — <i>Genova</i>	—	—	—	—	10	—
Officine elettriche ferroviarie — <i>Milano</i> ..	—	—	—	—	—	11
TOTALE ...	73	2	2	70	20	11

Sono state inoltre assegnate **15** locomotive elettriche gruppo E 626 al gruppo « Officine Meccaniche » — Milano, « Compagnia generale elettricità » — Milano, « Cemsa » — Saronno.

Vennero anche ordinati alle officine delle ferrovie dello Stato una carrozza per visita trolley di locomotive elettriche e due carri per carichi eccezionali.

Le aggiudicazioni si effettuarono a trattativa privata fra tutte le ditte nazionali, riconosciute idonee, per le locomotive elettriche e con la ditta Fiat per le autovetture ed a licitazione privata per le automotrici, rimorchi, carrozze e carri.

14. **Quantità media delle locomotive ed automotrici atte al servizio.** — *Trazione a vapore.* — La quantità media di locomotive ed automotrici a vapore atte al servizio (allegato 31) fu nell'esercizio 1932-33 di 4.655 unità contro 4.849 del 1931-32. La diminuzione di 194 unità è dovuta alla variazione della dotazione (da 5.286 a 5.087 unità).

Rispetto alla dotazione media del parco, la percentuale delle unità atte al servizio è andata sempre aumentando dall'esercizio 1926-27 all'esercizio 1932-33 come si rileva dal seguente prospetto:

ESERCIZIO	Dotazione media locomotive ed automotrici a vapore	QUANTITÀ MEDIA DEL MATERIALE ATTO AL SERVIZIO		
		Complessiva	% sulla dotazione media	Per km. di linea esercitata
1924-25	6.417	5.039	78,8	0,322
1925-26	6.321	5.079	80,4	0,322
1926-27	6.210	5.018	79,3	0,318
1927-28	6.276	5.224	83,2	0,356
1928-29	5.976	5.148	85,7	0,357
1929-30	5.831	5.027	86,3	0,348
1930-31	5.602	4.875	87,-	0,347
1931-32	5.412	4.849	89,6	0,342
1932-33	5.188	4.655	89,9	0,330

I mezzi per la trazione a vapore sono risultati nell'esercizio 1932-33 largamente esuberanti rispetto ai bisogni del servizio sia per la persistente contrazione del traffico sia per l'estendersi della trazione elettrica, sia infine per effetto dei miglioramenti realizzati nell'utilizzazione delle locomotive.

Rimasero accantonate in media durante l'esercizio **1.628** locomotive a vapore contro 1.613 rimaste accantonate in media nell'esercizio 1931-32.

Nell'esercizio 1932-33 si è ancora più accentuato il miglioramento che da diversi esercizi si va verificando nella regolarità del servizio, come si rileva dal seguente prospetto:

**INCONVENIENTI ALLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE
CHE CAUSARONO ANORMALITÀ NELLA MARCIA DEI TRENI.**

ESERCIZIO	QUANTITÀ DI INCONVENIENTI			QUANTITÀ DI INCONVENIENTI PER OGNI 100.000 CHILOMETRI DI PERCORRENZA		
	con spostamento delle locomotive di riserva (1)	senza spostamento delle locomotive di riserva (2)	TOTALE	con spostamento delle locomotive di riserva (1)	senza spostamento delle locomotive di riserva (2)	TOTALE
1925-26.....	2.950	1.022	3.972	1,777	0,615	2,392
1926-27.....	2.525	692	3.217	1,475	0,415	1,890
1927-28.....	1.978	457	2.435	1,206	0,279	1,485
1928-29.....	1.673	451	2.124	1,041	0,230	1,271
1929-30.....	1.419	306	1.725	0,868	0,187	1,055
1930-31.....	1.328	298	1.626	0,900	0,203	1,103
1931-32.....	1.248	253	1.501	0,861	0,201	1,062
1932-33.....	1.299	138	1.437	0,938	0,099	1,037

(1) Sono stati presi in considerazione tutti gli spostamenti di riserva.
(2) Sono stati presi in considerazione gli inconvenienti che causarono ritardi superiori ai 30 minuti per i treni viaggiatori ed ai 60 minuti per i treni merci.

Anche riferendo il numero di inconvenienti alla percorrenza dei treni, esso risulta nell'ultimo esercizio lievemente inferiore a quello dell'esercizio precedente, nonostante il maggior affaticamento generale del parco locomotive, dovuto alla intensificata utilizzazione dei mezzi di trazione ed all'acceleramento dei treni sia viaggiatori che merci.

Trazione elettrica. — La quantità media di locomotive ed automotrici elettriche atte al servizio (allegato 31) fu nel 1932-33 quella risultante dal seguente specchio:

E S E R C I Z I O	Dotazione media locomotive ed automotrici elettriche	QUANTITÀ MEDIA DEL MATERIALE ATTO AL SERVIZIO		
		complessiva	% sulla dotazione media	per chilometro di linea esercitata
1924-25.....	496	355	71,6	0,417
1925-26.....	564	392	69,5	0,425
1926-27.....	570	442	77,5	0,417
1927-28.....	582	472	81,1	0,400
1928-29.....	612	489	79,8	0,315
1929-30.....	706	593	84 -	0,381
1930-31.....	809	733	90,6	0,399
1931-32.....	851	771	90,6	0,393
1932-33.....	912	829	90,9	0,410

L'aumento della dotazione media di locomotive ed automotrici elettriche comprende le locomotive accantonate esuberanti alle esigenze dell'esercizio in conseguenza della contrazione del traffico o in attesa di utilizzazione sulle linee in corso di elettrificazione o per la entrata in servizio di nuovi mezzi più moderni e appropriati, come ad esempio le nuove automotrici a corrente continua a bassa tensione per le linee varesine.

Al 30 giugno 1933 le locomotive ed automotrici elettriche accantonate erano:

- 216** locomotive trifasi a bassa frequenza;
- 10** locomotive a corrente continua a bassa tensione;
- 23** locomotive a corrente continua ad alta tensione;
- 5** automotrici a corrente continua a bassa tensione.

Anche per la trazione elettrica si è andata sempre più migliorando la regolarità del servizio come dimostrano le cifre del seguente prospetto.

**INCONVENIENTI ALLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE
CHE CAUSARONO ANORMALITÀ NELLA MARCIA DEI TRENI.**

ESERCIZIO	QUANTITÀ DI INCONVENIENTI			QUANTITÀ DI INCONVENIENTI PER OGNI 100.000 CHILOMETRI DI PERCORRENZA		
	con spostamento delle locomotive di riserva	senza spostamento delle locomotive di riserva	TOTALE	con spostamento delle locomotive di riserva	senza spostamento delle locomotive di riserva	TOTALE
1925-26	834	123	957	5, 100	0, 750	5, 850
1926-27	819	79	898	4, 350	0, 420	4, 770
1927-28	707	95	802	3, 190	0, 430	3, 620
1928-29	685	46	731	2, 680	0, 180	2, 860
1929-30	627	46	673	2, 180	0, 160	2, 340
1930-31	531	36	567	1, 949	0, 132	2, 081
1931-32	544	54	598	1, 872	0, 186	2, 058
1932-33	481	23	504	1, 488	0, 071	1, 559

È interessante notare come le locomotive trifasi, progettate per ultimo e per intero dalle ferrovie dello Stato, gruppi E 432 ed E 554, abbiano dato luogo nell'esercizio 1932-33 ad un quantitativo molto ridotto di inconvenienti: **1,286** e **1,240** rispettivamente per ogni 100.000 chilometri di percorrenza.

Lo stesso dicasi per le locomotive a corrente continua a 3000 volt pure progettate dalle ferrovie dello Stato e per le quali la percentuale di inconvenienti è stata di **1,093** per ogni 100.000 chilometri di percorrenza di fronte a 2,505 per le locomotive simili di prima fornitura.

MANUTENZIONE.

15. Quantità di locomotive ed automotrici fuori servizio per riparazione. —
Trazione a vapore. — Il quantitativo medio delle locomotive ed automotrici giornalmente fuori servizio per riparazione è disceso nel 1932-33 da 563 a **522** unità e dal 10,4 % al **10,1** % rispetto alla dotazione media del parco.

Il prospetto seguente mette in evidenza il progressivo miglioramento verificatosi nei diversi esercizi dal 1924-25 in poi:

ESERCIZIO	Dotazione media locomotive ed automotrici a vapore	QUANTITÀ MEDIA DEL MATERIALE FUORI SERVIZIO PER RIPARAZIONE	
		Quantità	% sulla dotazione media
1924-25.....	6.417	1.378	21,5
1925-26.....	6.321	1.242	19,6
1926-27.....	6.310	1.292	20,7
1927-28.....	6.276	1.052	16,8
1928-29.....	5.976	818	13,8
1929-30.....	5.831	804	13,7
1930-31.....	5.602	727	13 -
1931-32.....	5.412	563	10,4
1932-33.....	5.188	522	10,1

Deducendo le locomotive accantonate, che non influiscono sul numero delle unità giacenti in riparazione, la percentuale media delle locomotive contemporaneamente fuori servizio per riparazione riferita al totale delle locomotive adibite all'esercizio risulta del **14,9** rispetto al 14,8 registratasi nell'esercizio 1931-32.

Trazione elettrica. — La quantità media giornaliera delle locomotive ed automotrici elettriche fuori servizio per riparazioni nell'esercizio 1932-33, paragonata a quella degli esercizi precedenti fino al 1924-25, con la relativa percentuale rispetto alla dotazione media, risulta dallo specchio seguente:

ESERCIZIO	Dotazione media locomotive ed automotrici elettriche	QUANTITÀ MEDIA DEL MATERIALE FUORI SERVIZIO PER RIPARAZIONE	
		Quantità	% sulla dotazione media
1924-25.....	496	141	28,4
1925-26.....	564	172	30,5
1926-27.....	570	128	22,5
1927-28.....	582	110	18,9
1928-29.....	612	123	20,2
1929-30.....	706	113	16 -
1930-31.....	809	76	9,4
1931-32.....	851	80	9,4
1932-33.....	912	83	9,1

Deducendo le locomotive accantonate che non influiscono sul numero delle unità giacenti in riparazione, la percentuale media delle locomotive contemporaneamente fuori servizio per riparazione, riferita al totale delle locomotive adibite all'esercizio risulta del 12,6 %.

16. **Quantità dei veicoli fuori servizio per riparazione.** — Nel prospetto seguente è stata indicata la media giornaliera dei veicoli fuori servizio per guasti, nell'esercizio 1932-33, in confronto all'esercizio 1913-14, ultimo dell'anteguerra, ed agli esercizi 1925-26 e successivi.

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
1913-14.....	863	29,2	1.752	23,1	962	27,4	10.438	10 -
1925-26.....	1.351	28 -	2.277	45,6	1.434	29,9	21.672	13,6
1926-27.....	1.548	30,6	1.564	38,4	1.228	26,9	20.487	12,9
1927-28.....	1.386	26,5	1.258	34,2	816	18,3	19.127	12 -
1928-29.....	1.313	23,5	1.245	38 -	892	19,2	16.120	10 -
1929-30.....	1.096	18,5	709	24,8	852	17,7	12.360	7,7
1930-31.....	961	17,4	342	16,9	853	18,5	10.903	6,9
1931-32.....	798	13,6	223	13,5	831	18,6	11.206	7,3
1932-33	751	12,4	146	10,4	531	11,7	8.394	5,8

Nei dati relativi all'esercizio 1930-31 e successivi sono stati esclusi i veicoli in attesa di demolizione i quali vengono considerati come già radiati dalla consistenza del parco veicoli.

Dall'esame di tale prospetto si rileva una costante diminuzione nella percentuale dei veicoli fuori servizio per guasti, la quale è scesa nel 1932-33, in confronto al 1925-26, dal 28, al **12,4** per le carrozze a carrelli, dal 45,5 al **10,4** per le carrozze a 2 e 3 sale, del 29,9, all'**11,7** per i bagagliai e le postali, dal 13,6 al **5,8** per i carri.

In continua diminuzione la quantità complessiva di riscaldi verificatisi ai veicoli per ogni milione di assi-chilometro di percorrenza come risulta dal seguente prospetto nel quale figurano le quantità suddette per l'esercizio 1913-14, ultimo dell'anteguerra, e per gli esercizi 1921-22 e successivi.

QUANTITÀ DEI RISCALDI PER OGNI MILIONE DI ASSI-KM. DI PERCORRENZA RIFERITA AL TOTALE DEI VEICOLI DEL PARCO								
1913-14	1921-22	1923-24	1925-26	1927-28	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33
3,917	10,457	7,800	6,748	3,666	1,777	1,206	0,997	0,817

La quantità di riscaldi verificatisi alle varie specie di veicoli per ogni milione di assi-chilometro di percorrenza, negli stessi esercizi finanziari, risulta dal prospetto seguente:

SPECIE DEI VEICOLI	QUANTITÀ DEI RISCALDI PER OGNI MILIONE DI ASSI-KM. DI PERCORRENZA RIFERITA A CIASCUNA SPECIE DI VEICOLI								
	1913-14	1921-22	1923-24	1925-26	1927-28	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33
Carrozze.....	1, 185	1, 873	1, 850	1, 225	1, 401	0, 459	0, 309	0, 367	0, 235
Bagagliai	3, 028	4, 210	3, 378	2, 442	1, 342	0, 518	0, 266	0, 267	0, 278
Carri	5, 710	15, 829	11, 257	9, 973	5, 134	2, 617	1, 802	1, 454	1, 277

17. Riparazione delle locomotive ed automotrici nei depositi. — Trazione a vapore. — È stato mantenuto il criterio di stabilire gli intervalli di tempo fra due riparazioni successive in base alle percorrenze delle locomotive, sia per quanto riguarda le riparazioni cicliche con rialzo, sia per quanto riguarda i riordini.

Per quelle locomotive per le quali favorevoli condizioni di esercizio lo consentono, si è aumentato, con soddisfacente risultato, l'intervallo fra due riparazioni cicliche con rialzo effettuando due riordini intermedi in luogo di un solo.

I perfezionamenti apportati nella esecuzione dei lavori hanno fatto ottenere un ulteriore notevole aumento da km. 59.292 a **70.364** della percorrenza media fra due riparazioni cicliche con rialzo, come risulta dal seguente prospetto:

**PERCORRENZA MEDIA LOCOMOTIVE A VAPORE FRA DUE RIPARAZIONI
CICLICHE CON RIALZO.**

E S E R C I Z I O	Locomotive a grande velocità per treni diretti e direttissimi	Locomotive per treni viaggiatori accelerati	Locomotive per treni viaggiatori su linee secondarie	Locomotive per treni merci e treni viaggiatori di montagna	Locomotive per tratte e manovre	Locomotive a cremagliera	Media totale per la intera rete
	c h i l o m e t r i						
1928-29.....	59.991	45.141	34.466	39.112	45.494	16.496	43.791
1929-30.....	61.678	51.809	38.696	40.586	46.396	18.157	46.470
1930-31.....	69.898	52.235	41.303	43.715	47.026	21.000	52.463
1931-32.....	79.360	65.942	52.579	53.557	53.131	23.977	59.292
1932-33.....	92.866	76.852	62.913	63.180	60.878	28.863	70.364

Varie locomotive a grande velocità hanno raggiunto una percorrenza di 135.000 chilometri fra due riparazioni successive con rialzo.

Le riparazioni medie e importanti eseguite dai depositi locomotive furono rispettivamente **835** e **2.036** nell'esercizio 1932-33 in confronto a 917 e 2.030 dell'esercizio 1931-32.

La diminuzione delle medie riparazioni dipende in parte dalla diminuzione del traffico e in parte dall'aumentato intervallo fra due riparazioni cicliche con rialzo delle locomotive.

La durata delle medie riparazioni nei depositi locomotive fu di giorni **28,5**; quella delle riparazioni importanti fu di giorni **12**.

Trazione elettrica. — Per le locomotive ed automotrici elettriche nelle officine dei depositi di trazione elettrica, oltre alla manutenzione ordinaria, nell'esercizio 1932-33 si eseguirono **157** riparazioni generali e **761** riparazioni speciali di entità tale da implicare una sosta in officina non inferiore a 5 giorni, mentre nell'esercizio precedente erano state eseguite dai depositi trazione elettrica, 165 riparazioni generali a 721 riparazioni speciali di entità come sopra.

La durata media delle riparazioni generali nei depositi trazione elettrica fu di giorni **38,8** e quella delle riparazioni speciali di giorni **15,9** nell'esercizio 1932-33, di fronte a giorni 38,1 per riparazioni generali e 14,7 per riparazioni speciali nell'esercizio precedente.

Il numero sensibilmente maggiore di riparazioni speciali rispetto all'esercizio precedente è da attribuirsi alla influenza delle linee Napoli-Benevento, Fornovo-Vezzano e Sarzana-S. Stefano che sull'esercizio 1931-32 gravarono solo in parte essendosi aperte rispettivamente il 28 ottobre 1931 ed il 21 aprile 1932, inoltre alla linea Avezzano-Sulmona inauguratasi il 1° marzo 1933.

**PERCORRENZE MEDIE DELLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE
FRA DUE RIPARAZIONI GENERALI.**

ESERCIZIO	LOCOMOTIVE A GRANDE VELOCITÀ	LOCOMOTIVE A PICCOLA VELOCITÀ	AUTOMOTRICI
	chilometri		
1926-27.....	78.287	53.497	65.423
1927-28.....	87.801	53.700	73.259
1928-29.....	94.496	58.462	51.118
1929-30.....	97.253	60.411	71.248
1930-31.....	112.891	61.443	92.352
1931-32.....	120.478	69.154	110.515
1932-33.....	126.230	74.390	133.004

Le percorrenze fra due riparazioni generali hanno subito un ulteriore incremento, indice di una sempre migliore utilizzazione e di una più perfetta manutenzione.

Durante l'esercizio 1932-33, nei riguardi dei motori di trazione, si sono eseguite **143** riparazioni agli statori e **305** ai rotori, mentre nell'esercizio precedente tali riparazioni erano state di 173 e 289 rispettivamente.

Il quantitativo di motori guastatisi durante l'esercizio 1932-33 fa di **153** statori e 340 rotorii, contro 176 e 286 rispettivamente avutisi durante l'esercizio precedente.

Il quantitativo medio di tali motori non atti al servizio durante l'esercizio 1932-33 e precedenti fino al 1930-31, risulta dal seguente specchio:

QUANTITATIVO MEDIO DI MOTORI NON ATTI AL SERVIZIO.

ESERCIZIO	Motori	Compresi i motori delle locomotive ed automotrici accantonate			Esclusi i motori delle locomotive ed automotrici accantonate		
		Dotazione media di motori	Motori di trazione non atti al servizio		Dotazione media di motori	Motori di trazione non atti al servizio	
			Quantità	% sulla dotazione media		Quantità	% sulla dotazione media
1930-31	Statori	1.861	31	1,66	1.486	31	2,09
	Rotorii.....	1.895	44	2,32	1.520	44	2,89
1931-32	Statori	2.127	21	0,99	1.743	21	1,20
	Rotorii.....	2.162	61	2,82	1.778	61	3,43
1932-33	Statori	2.560	25	0,97	1.935	25	1,29
	Rotorii	2.613	63	2,41	1.988	63	3,16

18. Riparazione delle locomotive nelle grandi officine dell'Amministrazione. —

Il numero delle locomotive a vapore riparate nell'esercizio 1932-33 è stato di **664** locomotive contro 605 riparate nell'esercizio precedente.

Nell'esercizio 1932-33 sono stati pure riparati 25 carri VIR, 1 automotrice, 3 tender sciolti, 4 carri turbo-alternatori e sono stati trasformati 10 tender in carri serbatoio.

Nelle riparazioni eseguite durante l'esercizio il numero delle locomotive di tipo complesso e complesso speciale è stato il **78,31** % del totale delle locomotive riparate, quello delle locomotive di tipo semplice è stato il **21,69** % mentre nell'esercizio precedente il numero delle locomotive di tipo complesso e complesso speciale e quello delle locomotive di tipo semplice furono rispettivamente il 78,84% ed il 21,16% del totale delle locomotive riparate.

Le riparazioni di grande, rispetto al totale furono nella misura dell'**84,64** % mentre la detta percentuale nell'esercizio precedente fu dell'87,44.

La percentuale delle medie e assimilate rispetto al totale è stata del **15,36** contro 12,56 dell'esercizio precedente.

La giacenza media in lavorazione delle locomotive risultò di giorni **44** per le grandi riparazioni rispetto ai 46 giorni del precedente esercizio pur eseguendo la riparazione in modo che le locomotive uscissero, di regola, riparate con le stesse caldaie che avevano all'entrata in officina.

Assumendo come unità di lavoro la grande riparazione di una locomotiva di tipo semplice e riducendo a tale misura tutte le riparazioni eseguite sulla base degli stessi coefficienti adottati negli esercizi precedenti, risultano riparate nel 1932-33, **1.163** unità ragguagliate di locomotive a vapore in confronto delle 1.078 unità ragguagliate di locomotive prodotte nell'esercizio precedente.

L'indice operaio-anno per locomotiva ragguagliata prodotta è stato di **2,65** mentre nell'esercizio precedente risultò di 3.

L'indice operaio-anno per locomotiva ragguagliata prodotta riferito ai soli operai adibiti alla riparazione delle locomotive, esclusi perciò quelli adibiti ad altre lavorazioni, è risultato di **1,90** rispetto a 2 dell'esercizio 1931-32.

La qualità della produzione è stata attivamente controllata.

Le officine di Rivarolo hanno riparato **109** locomotori di riparazione generale contro 120 riparati nell'esercizio precedente.

La giacenza media in riparazione dei locomotori è stata di **34** giorni contro 29 dell'esercizio 1931-32.

Nell'esercizio 1932-33 è stata iniziata regolarmente la riparazione dei locomotori anche nelle officine di Torino le quali hanno riparato **14** locomotori di riparazione generale con una giacenza media di **55** giorni.

Il migliore rendimento delle maestranze operaie è in prevalenza dovuto al continuo miglioramento dell'organizzazione delle lavorazioni e alla conseguente revisione delle tariffe a tempo le quali sono sempre oggetto di particolare studio per i perfezionamenti del caso.

Altro risultato da segnalare dovuto anch'esso ai miglioramenti di organizzazione, è la diminuzione notevole del numero di locomotive a vapore contemporaneamente giacenti in officina per riparazione, il quale è stato nel 1922-23 di 454 locomotive con una giacenza media di 186 giorni per le locomotive di grande riparazione ed una produzione di 883 unità ragguagliate, ed è diminuito gradualmente nei successivi esercizi; in questo ultimo esercizio è stato di **91** locomotive con una giacenza media per le grandi riparazioni di **44** giorni ed una produzione di **1.163** unità ragguagliate.

19. Riparazioni delle locomotive nelle officine private. — Le locomotive a vapore riparate nelle officine dell'industria privata durante l'esercizio 1932-33 furono **88** (allegato 32) di fronte a 104 nell'esercizio 1931-32.

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 1932-33 furono riparate **145** unità in confronto a 170 unità nell'esercizio 1931-32.

La durata media di giacenza in officina delle locomotive riparate nell'esercizio 1932-33 fu di giorni **84** in confronto a giorni 80 nel precedente esercizio.

Inoltre nell'esercizio 1932-33 furono trasformate nelle officine dell'industria privata **34** locomotive in confronto a 104 nell'esercizio precedente.

20. Riparazione tachimetri per locomotive. — L'officina tachimetri di Bologna ha continuato il lavoro di unificazione dei tachimetri provvedendo in modo integrale alla costruzione dei pezzi di ricambio necessari ed evitando quindi qualsiasi acquisto all'estero dalla casa costruttrice.

Con l'adozione dell'unificazione di tipo non si fa naturalmente più luogo alla semplice trasformazione Hausshälter in Hasler. Il numero di apparecchi unificati durante l'esercizio 1932-33 è di **150**, quindi il quantitativo globale di essi sale a 252.

21. Riparazione dei veicoli nelle squadre rialzo. — Dall'allegato 33 risultano le quantità di veicoli riparati dalle squadre rialzo nell'esercizio 1932-33 in confronto alle quantità di quelli riparati nell'esercizio 1931-32.

Si rileva che nell'esercizio 1932-33 furono riparati **30.090** carrozze, **16.127** bagagliai e postali e **204.827** carri, mentre nell'esercizio precedente erano stati riparati 32.322 carrozze, 16.991 bagagliai e postali e 224.205 carri.

Nel complesso nel 1932-33 furono riparati **251.044** veicoli (oltre a **743.385** piccole riparazioni di manutenzione corrente) in confronto a 273.518 veicoli riparati nel 1931-32 (oltre a 763.065 piccole riparazioni di manutenzione corrente).

Mentre nell'esercizio 1931-32 la quantità media di veicoli guasti è stata di 1.021 carrozze, 831 bagagliai e postali e 11.206 carri, nell'esercizio 1932-33 tale quantità media di veicoli fuori servizio si è ridotta a **897** carrozze, **531** bagagliai e **8.394** carri (allegato 31).

22. Riparazione dei veicoli nelle grandi officine dell'Amministrazione. — Il complesso delle riparazioni eseguite dalle officine delle ferrovie dello Stato durante il 1932-33 fu di **7.916** veicoli (**2.792** carri, **895** bagagliai, **4.229** carrozze delle quali **3.943** a carrelli) di fronte a 7.258 veicoli riparati nell'esercizio precedente (2.855 carri, 805 bagagliai, 3.598 carrozze delle quali 3.344 a carrelli) (allegato 33).

Delle dette carrozze **76** hanno avuto rinnovata la cassa con importanti modifiche. Il numero delle carrozze rinnovate dalle officine delle ferrovie dello Stato a tutto l'esercizio 1932-33 è stato di **492**.

Le stesse officine hanno modificato in tale esercizio le condotte del F. W. e del R. V. a **14.401** carri; il numero dei carri così modificati dall'inizio (settembre 1931) a tutto l'esercizio 1932-33 dai diversi impianti della rete è stato di **36.956**

Traducendo la produzione delle officine delle ferrovie dello Stato in assi ragguagliati si rileva che nell'esercizio 1932-33 essa fu di **638.974** assi ragguagliati di fronte a 616.230 assi nell'esercizio precedente. Se si riferisce la produzione in assi ragguagliati agli operai addetti esclusivamente alla riparazione veicoli, risulta che nell'esercizio 1932-33 ciascun operaio riparò **252** assi ragguagliati contro 237 nell'esercizio 1931-32 e che il rapporto operaio-anno per 1000 assi ragguagliati è stato di circa **4** per l'esercizio 1932-33 contro 4,22 nell'esercizio 1931-32.

23. **Riparazione veicoli nelle officine private.** — Dalle officine private furono riparati (allegato 33) durante l'esercizio 1932-33, **20.661** veicoli di fronte a 20.231 veicoli riparati nell'esercizio 1931-32 e cioè:

	Esercizio 1932-33	Esercizio 1931-32
Carri	18.049	17.609
Bagagliai	1.485	1.470
Carozze.....	1.127 (1)	1.152 (2)

(1) Delle quali 835 a carrelli — (2) Delle quali 686 a carrelli.

Inoltre furono trasformati durante l'esercizio 1932-33, **2.937** veicoli di fronte a 2.041 veicoli trasformati nell'esercizio 1931-32 e cioè:

	Esercizio 1932-33	Esercizio 1931-32
Carri.....	2.469	1.573
Bagagliai.....	1	120
Carrozze	472 (1)	348 (2)

(1) Delle quali 316 a carrelli. — (2) Delle quali 336 a carrelli.

Complessivamente perciò nell'esercizio 1932-33 furono riparati e trasformati **23.603** veicoli di fronte a 22.272 veicoli riparati e trasformati nell'esercizio 1931-32 e cioè:

	Esercizio 1932-33	Esercizio 1931-32
Carri.....	20.518	19.182
Bagagliai	1.486	1.590
Carrozze	1.599 (1)	1.500 (2)

(1) Delle quali 1.151 a carrelli. — (2) Delle quali 1.022 a carrelli.

24. **Costo unitario delle riparazioni e delle trasformazioni.** — Per le riparazioni e le trasformazioni eseguite nelle officine private i costi medi furono i seguenti:

COSTO DELLE RIPARAZIONI NELLE OFFICINE PRIVATE.

	1932-33	1931-32
Costo medio per locomotiva..... L.	74.215	85.766
Id. per asse-carrozza..... »	2.953	4.075
Id. per asse-bagagliaio..... »	2.317	2.914
Id. per asse-carro..... »	841	1.156

COSTO DELLE TRASFORMAZIONI NELLE OFFICINE PRIVATE.

(compresa la quota parte in conto patrimoniale).

	1932-33	1931-32
Costo medio per locomotiva..... L.	191.030	258.365
Id. per asse-carrozza..... »	30.888	37.959
Id. per asse-bagagliaio..... »	25.000	11.687
Id. per asse-carro..... »	8.170	12.645

Le forti differenze che si riscontrano nei costi medi, dipendono in parte da riduzioni verificatesi nei prezzi dei materiali e della mano d'opera ed in parte da differenze per effetto dei diversi tipi di veicoli e locomotive trasformate.

COSTO COMPLESSIVO DELLE RIPARAZIONI E TRASFORMAZIONI.

(esclusa la quota parte in conto patrimoniale).

	OFFICINE STATO		OFFICINE PRIVATE		COMPLESSIVAMENTE	
	1932-33	1931-32	1932-33	1931-32	1932-33	1931-32
	milioni					
Locomotive, tenders ed automotrici a vapore.....	165,4	163,4	12,5	20,8	177,9	184,2
Locomotive ed automotrici elettriche e relative apparecchiature.....	32,9	32,9	—	—	32,9	32,9
Carrozze.....	72,6	80,7	23,9	54 -	96,5	134,7
Bagagliai.....	9 -	10,4	13,3	12,2	22,3	22,6
Carri.....	55,2	54,7	50,2	52,4	105,4	107,1
TOTALI....	335,1	342,1	99,9	139,4	435 -	481,5

STUDI ED ESPERIMENTI.

25. **Miglioramenti alle locomotive a vapore.** — Si è continuato il lavoro sperimentale inteso a perseguire le possibilità di miglioramenti sia nel campo dei consumi, sia in quello della regolarità di funzionamento e quindi di esercizio soprattutto in relazione al notevole sviluppo che va assumendo il servizio di treni rapidi.

Sono stati inoltre compiuti i progetti per la unificazione di numerosi pezzi di ricambio di locomotive a vapore allo scopo di ridurre al minimo possibile i tipi da approvvigionare.

Si sono introdotte anche nei disegni delle locomotive esistenti le indicazioni di lavorazione secondo il sistema U. N. I.

Sono in corso di compilazione le istruzioni tecniche sulla riparazione delle sale, dei cilindri e del movimento.

26. **Miglioramenti alle locomotive elettriche.** — Sono stati eseguiti gli studi di numerosi apparecchi elettrici di nuovo tipo per i locomotori a corrente continua a 3000 volts che possono essere applicati anche sui locomotori esistenti già in servizio.

In relazione alle nuove ordinazioni e ai perfezionamenti sopra indicati si sono compilati *ex-novo* i progetti dei seguenti locomotori:

E 626 a sei assi motori per treni merci e viaggiatori;

E 428 a otto motori per treni a grande velocità;

Automotrici E 24 a quattro motori.

Si è inoltre iniziato lo studio di un locomotore E 424 destinato a linee pianeggianti per servizio merci e viaggiatori.

In relazione alle decisioni dell' U. I. C. si è completato lo studio di un accoppiamento elettrico tipo F. S. per il riscaldamento dei treni.

27. **Automotrici leggere.** — È stato completato lo studio per l'applicazione sperimentale a determinati servizi viaggiatori delle automotrici leggere. Si sono chiamate così quelle particolari automotrici circolanti su rotaie che sono sprovviste di organi di trazione e repulsione e che quindi non possono rimorchiare veicoli ferroviari nè essere messe in composizione a treni.

Esse sono generalmente capaci di raggiungere velocità di piena corsa elevate ed hanno delle riprese di marcia che, per i tipi con motore a combustione interna, sono analoghe a quelle automobilistiche e cioè con accelerazione apprezzabilmente più elevate di quelle della ordinaria trazione ferroviaria in virtù dell'elevato valore del rapporto tra la potenza motrice disponibile ed il peso del veicolo automotore.

In base a tale studio, ed in seguito ai risultati soddisfacenti ottenuti nell'esercizio corrente con due automotrici leggere di limitata potenza (60 HP) iniziato nel febbraio 1932 sulla linea Cerignola-Cerignola Campagna, si è ordinato un primo lotto di automotrici leggere con motore a scoppio che dovranno entrare in servizio nel secondo semestre 1933 e precisamente:

15 automotrici leggere da 48 posti a sedere, con velocità massima di 110 chilometri-ora con motore da 120 HP;

48 automotrici leggere da 64 posti a sedere, con velocità massima di 100 chilometri-ora e con motori da 120 HP;

10 automotrici leggere da 80 posti a sedere con velocità massima di 140 chilometri-ora e con due motori da 120 HP; ognuno agente su di un carrello (potenza totale 240 HP);

3 automotrici leggere da 72 posti a sedere con velocità massima di 110 chilometri-ora e con motore da 120 HP.

In totale quindi si avranno 76 unità con le quali si inizieranno i primi servizi pubblici sperimentali secondo i seguenti criteri di massima:

a) sostituire od integrare con automotrici leggere gli attuali servizi vicinali su linee a grande traffico o locali su linee secondarie in modo da offrire al pubblico comunicazioni più frequenti e sempre più rapide e confortevoli di quelle offerte dai servizi automobilistici in concorrenza con la strada ferrata;

b) effettuare apposite comunicazioni dirette tra centri importanti con servizio predominante di estremità e con limitato numero di posti offerti sempre però adeguatamente alle richieste, ma con elevata velocità commerciale in modo da migliorare le comunicazioni tra i centri stessi.

Per limitare la spesa di tali servizi al minimo indispensabile si sono concretati i seguenti provvedimenti:

a) condotta delle automotrici leggere a mezzo di un solo guidatore appositamente abilitato. La facoltà di far condurre le automotrici leggere da un solo agente è stata data all'Amministrazione con Decreto ministeriale 28 marzo 1932, n. 1966, riguardante l'effettuazione dei convogli con locomotive ed automotrici affidate ad un solo guidatore autorizzato e con Decreto ministeriale 28 febbraio 1933, n. 1909, riguardante l'effettuazione di servizi ferroviari con autovetture rapide affidate al solo guidatore;

b) esenzione dagli oneri fiscali della benzina utilizzata per la trazione ferroviaria di Stato che è su sede propria e quindi non partecipa all'uso della sede stradale comune su cui circolano gli altri autoveicoli. Tale sgravio fiscale fu sancito con R. decreto 564 del 1° giugno 1933 relativo all'esenzione dal dazio e dalla tassa di vendita sulla benzina destinata alle automotrici delle ferrovie dello Stato.

Per l'abilitazione dei guidatori di cui al punto (a) fu istituita una apposita scuola motoristi dotata ed attrezzata per l'insegnamento teorico e pratico della condotta e manutenzione delle automotrici leggere.

Gli agenti che hanno frequentato detta scuola sono sottoposti ad un esame di abilitazione secondo le norme emanate con Decreto ministeriale 24 settembre 1930, n. 669, e successivo Decreto ministeriale 4 aprile 1933-XI.

La scuola ha funzionato in modo completo fin dal suo inizio e già oltre 100 guidatori sono stati riconosciuti idonei alle nuove mansioni.

28. Carrelli di manovra con motore a scoppio. — L'esperimento fatto nel Compartimento di Firenze dei carrelli a motore per l'esecuzione delle manovre nelle stazioni di media importanza ha mostrato che l'impiego di essi può riuscire in molte località notevolmente vantaggioso non solo per quanto riguarda la economia di esercizio, ma anche per migliorare il servizio verso il pubblico utente.

Risultando perciò evidente la necessità di estendere l'uso di questi carrelli, è già stato concretato un programma per addivenire alla graduale saturazione della Rete con carrelli completamente adatti allo scopo ed assegnati alle località più opportune.

29. Studi di nuovi veicoli e miglioramenti a quelli esistenti. — Vennero eseguiti i progetti di nuove carrozze metalliche a due sale e a lungo passo di 3^a classe e miste di 3^a e 2^a classe con bagagliaio a corridoio centrale e terrazzini alle estremità, carrozze particolarmente atte a servizi su linee secondarie, per percorsi relativamente brevi ed effettuati durante le ore diurne.

Tali carrozze comportano un elevato numero di posti perchè sebbene a sole due sale, sono notevolmente lunghe e larghe, e presentano una tara relativamente bassa, essendo stato fatto largo uso di metalli leggeri. Andranno in sostituzione delle carrozze a 2 e 3 sale delle cessate Amministrazioni con vantaggio notevole per l'esercizio, tanto più apprezzabile sulle linee a forte pendenza, dato il loro limitato peso per posto offerto.

Per le linee esercitate a trazione elettrica furono predisposti i progetti per la costruzione di carrozze automotrici a corrente continua a 3000 volt e di relative carrozze rimorchio, con posti di 3^a classe e bagagliaio, non che i progetti di carri riscaldatori a carrelli, atti ad essere messi in composizione a treni ad elevata velocità.

Continuando poi nel programma di ricostruzione dei vecchi veicoli, già iniziato su larga scala negli scorsi anni, vennero predisposti i progetti per la costruzione di vari tipi di carri a cassa metallica (carri chiusi per trasporti ortofrutticoli, carri chiusi a pareti coibenti e con casse da ghiaccio per trasporto di derrate deperibili,

carri scoperti a sponde alte e fisse e a lungo passo particolarmente atti al trasporto di merci voluminose e relativamente leggere, carri a sponde basse e ribaltabili particolarmente atti al trasporto di materiali pesanti, ecc.) utilizzando i telai di veicoli ai quali fu demolita la cassa.

Fu studiata una nuova composizione ed un nuovo attrezzamento dei treni sanitari allo scopo di utilizzare le nuove carrozze metalliche in sostituzione di quelle a cassa di legno, che passano gradatamente alla demolizione, e di unificare i materiali d'arredamento dei vari tipi di treni sanitari e renderli più adatti alle esigenze dei treni stessi.

Furono continuati gli esperimenti per l'applicazione del freno continuo ai treni merci ed eseguito lo studio della preparazione di prove internazionali con treni muniti di freno continuo.

Fu infine partecipato attivamente allo studio delle condizioni tecniche da stabilirsi per le casse mobili (containers) ammesse al traffico internazionale, nonché allo studio dei mezzi di esercizio delle casse mobili sulla nostra rete.

30. Miglioramenti in genere nel servizio di trazione. — Sono stati continuati i controlli sull'impiego delle locomotive nei diversi servizi, sui percorsi delle locomotive aggiunte ed isolate e sulla regolarità di marcia dei treni con particolare riguardo ai treni diretti, direttissimi, rapidi ed assimilati ed ai treni derrate.

Nei riguardi della utilizzazione delle locomotive si è continuata la sostituzione delle unità vecchie demolendo quelle comprese in programma; accantonando le altre e disimpegnando i servizi dei treni con locomotive più adatte per velocità, potenza e rendimento.

Si è continuata la revisione sistematica dei turni delle locomotive allo scopo di ridurre l'impegno dei mezzi di trazione.

I miglioramenti conseguiti risultano dal prospetto che segue:

D A T A	NUMERO DEI TURNI			NUMERO LOCOMOTIVE IN TURNO			Percentuale locomotive in turno a doppia coppia rispetto al totale delle locomotive in turno	Percentuale percentenze locomotive in turno a doppia coppia rispetto al totale delle locomotive in turno	Percentuale media giornaliera delle locomotive in turno
	a semplice coppia	a doppia coppia	TOTALE	a semplice coppia	a doppia coppia	TOTALE			
30 giugno 1928	194	75	269	2.077	640	2.717	23,7	24,1	122,7
30 giugno 1929	179	90	269	1.890	789	2.679	29,6	26,7	125 -
30 giugno 1930	142	104	246	1.610	970	2.580	37,7	36,2	130,1
30 giugno 1931	112	103	215	1.200	893	2.093	42,6	41 -	141,6
30 giugno 1932	109	94	203	1.131	840	1.971	42,2	41,2	150,5
30 giugno 1933	104	108	212	1.067	900	1.967	45,7	42,4	162,3

CAPO VI.

TRAFFICO.

SERVIZIO VIAGGIATORI E BAGAGLI.

I. Entità del traffico viaggiatori. — Nell'esercizio 1932-33 il quantitativo dei biglietti venduti (esclusi gli abbonamenti e quelli per viaggi effettuati a *forfait*) fu di **80.457.998** in confronto di 83.532.790 dell'esercizio precedente (allegati 40 e 42), con una diminuzione quindi del 3,68 %.

Tale quantitativo è così ripartito per classe:

	QUANTITATIVO DEI BIGLIETTI VENDUTI		
	1932-33	1931-32	Variazioni %
Classe I	1.365.270	1.482.398	— 7,90
Classe II	7.900.948	8.261.834	— 4,37
Classe III	71.191.780	73.788.562	— 3,52
TOTALI...	80.457.998	83.532.794	— 3,68

Nelle cifre suddette sono comprese anche alcune categorie di biglietti speciali per le quali si ritiene opportuno di mettere in evidenza le quantità relative all'esercizio 1932-33 paragonate con quelle dell'esercizio precedente.

	1932-33	1931-32	Variazioni %
Biglietti della metropolitana Napoli-Pozzuoli	2.655.100	3.169.944	— 16,24
Biglietti del servizio locale Venezia-Mestre	3.550.510	3.561.726	— 0,31
Biglietti relativi al servizio internazionale	1.143.227	1.339.849	— 14,67

Anche nell'esercizio 1932-33 si è andato accentuando lo spostamento dei viaggiatori verso le classi inferiori, come rilevasi dal seguente specchio:

	1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe
1928-29	2,23	10,67	87,10
1929-30	2,08	10,63	87,29
1930-31	2,04	10,38	87,58
1931-32	1,77	9,89	88,34
1932-33	1,70	9,82	88,48

I biglietti d'abbonamento venduti durante l'esercizio furono **170.985** in confronto di 181.623 dell'esercizio precedente (allegato 41).

Il quantitativo dei viaggiatori-chilometro risultò nel 1932-33 di milioni **6.298** di fronte a 6.527 milioni dell'esercizio precedente, con una diminuzione del 3,59%.

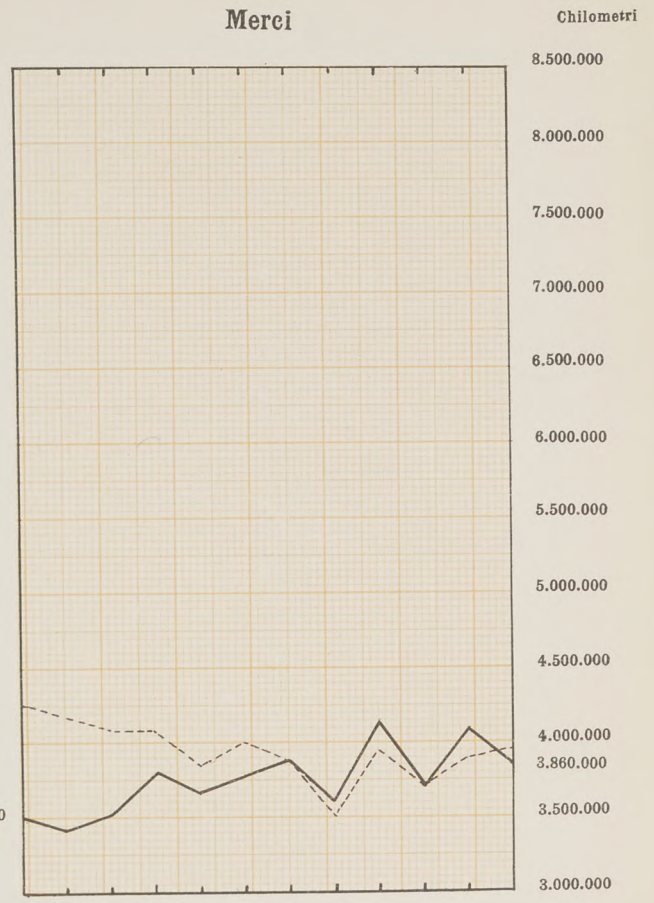
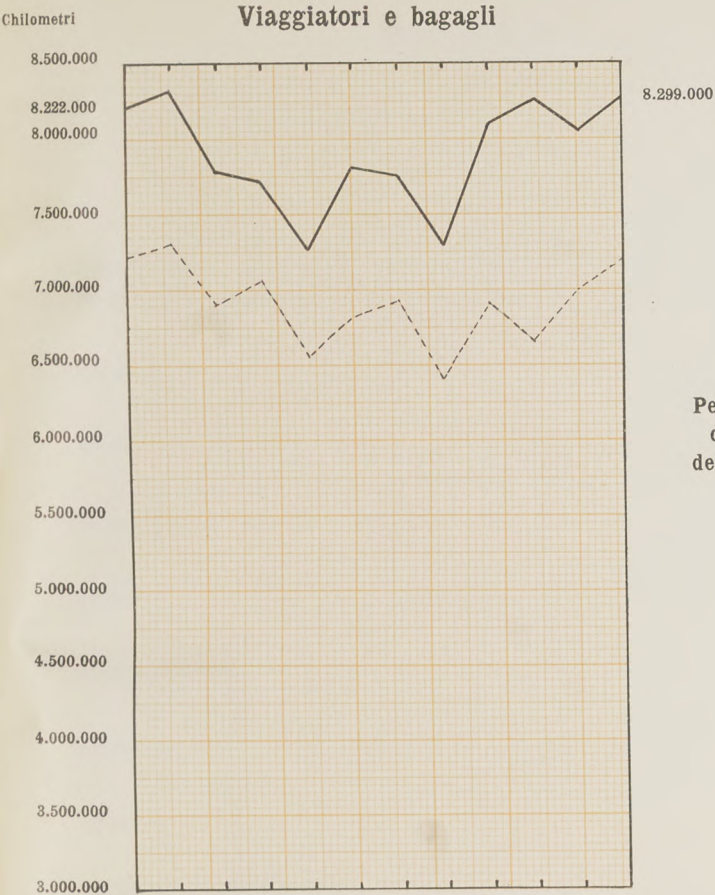
2. Percorrenza giornaliera dei treni viaggiatori. — La percorrenza complessiva giornaliera dei treni ordinari viaggiatori subì nell'esercizio 1932-33 le variazioni a seguito indicate:

SITUAZIONE al		TRENII PERMANENTI										Treni temporanei	Merci con viaggiatori
		Ordinari a scartamento normale			Leggeri fino ad 8 assi		Leggeri da 9 a 16 assi		TOTALE		IN COM- PLESSO		
		Trazione		ridotto	Trazione		Trazione		Trazione				
		a vapore	elettrica	a vapore	a vapore	elettrica	a vapore	elettrica	a vapore	elettrica			
1° luglio 1932	144.681	39.327	4.074	26.955	337	16.271	1.108	191.981	40.772	232.753	12.206	12.761	
1° agosto 1932	144.505	39.479	4.074	27.221	435	16.514	1.108	192.314	41.022	233.336	12.874	12.836	
1° settembre 1932	144.505	39.507	4.074	27.465	435	16.497	1.108	192.541	41.050	233.591	11.695	12.786	
1° ottobre 1932	144.752	39.507	4.074	27.809	455	16.514	1.108	193.149	41.070	234.219	4.602	12.731	
1° novembre 1932	145.731	39.855	4.074	28.498	455	16.533	1.245	194.836	41.555	236.391	2.100	12.855	
15 dicembre 1932	145.355	41.247	4.074	32.133	488	19.453	1.895	201.015	43.630	244.645	2.702	12.735	
1° gennaio 1933	145.319	41.527	4.074	32.512	488	19.453	1.833	201.358	43.848	245.206	4.054	12.854	
1° febbraio 1933	145.357	41.594	4.074	33.060	488	19.510	1.833	202.001	43.915	245.916	4.054	12.706	
1° marzo 1933	145.522	44.844	4.074	33.205	640	19.510	1.833	202.311	47.317	249.628	4.156	12.605	
1° aprile 1933	145.813	44.936	4.074	33.188	640	19.591	1.899	202.666	47.475	250.141	3.702	12.605	
14 maggio 1933	145.813	44.936	4.074	33.188	640	19.591	1.899	202.666	47.475	250.141	3.140	12.605	
15 maggio 1933	146.716	44.979	4.218	34.213	3.145	19.063	2.094	204.210	50.218	254.428	6.318	12.100	
1° giugno 1933	146.846	44.979	4.218	34.213	3.145	19.063	2.094	204.339	50.218	254.557	6.691	12.100	

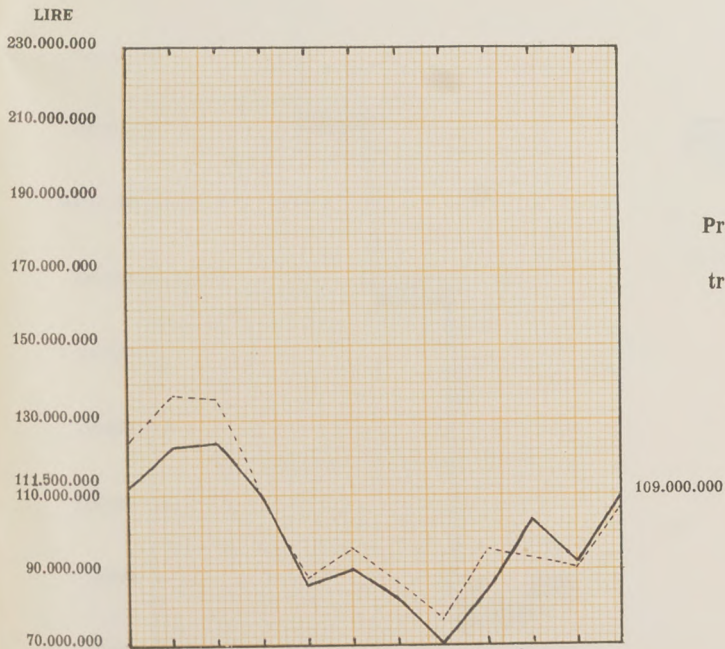
L'aumento delle percorrenze verificatosi è dovuto alle seguenti principali cause:

- a) istituzioni treni rapidi sulle linee Milano-Torino e Milano-Genova;
- b) istituzione dei nuovi treni sulle linee Torino-Roma, Venezia-Roma e Roma-Reggio Calabria per fronteggiare il maggior movimento viaggiatori in destinazione di Roma;
- c) istituzione treni ordinari composti di sole carrozze con letti P. R. ed R. P. fra Parigi e Roma;
- d) aumento delle corse fra Milano e Portoceresio in occasione dell'entrata in servizio di apposito materiale, migliore e più celere;
- e) sistemazione orario linea Pescara-Roma in occasione estensione servizio a trazione elettrica fra Sulmona ed Avezzano, con aumento di una coppia di treni diretti fra Pescara e Roma e di alcuni treni di concorrenza fra Tivoli e Roma;
- f) riattivazione di parecchi treni soppressi per riprendere il traffico sviato e sistemazione dei servizi locali di molte linee, specie a trazione elettrica;
- g) attivazione di un maggior numero di treni leggeri.

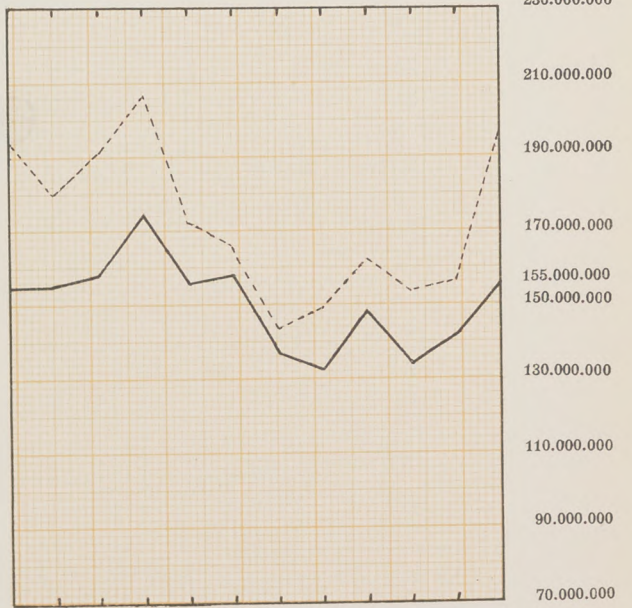
Percorrenze e prodotti dei treni



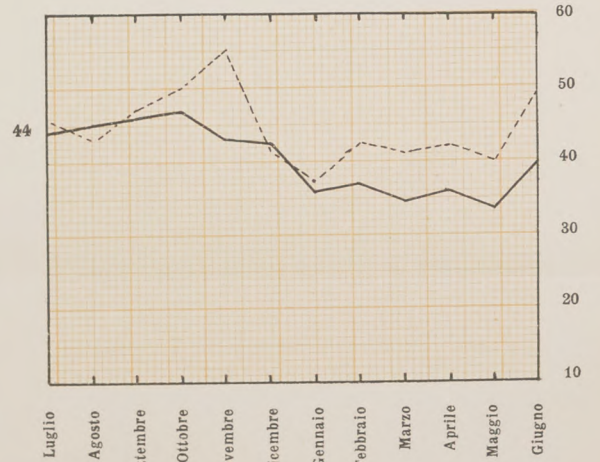
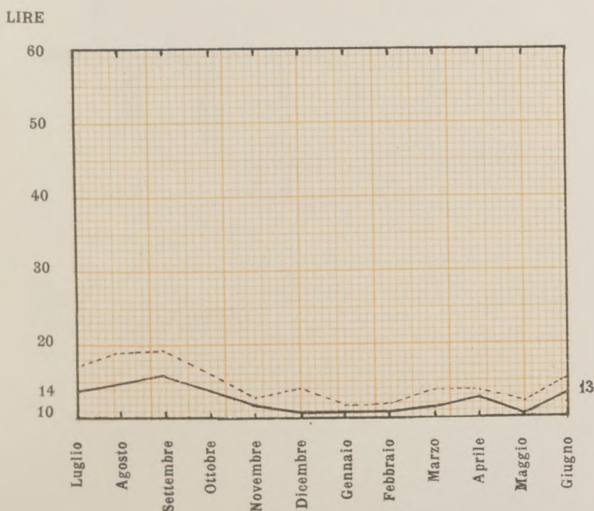
Percorrenze dei treni del traffico



Prodotti del traffico

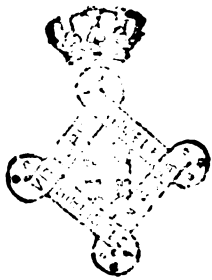


Prodotti del treno-km.

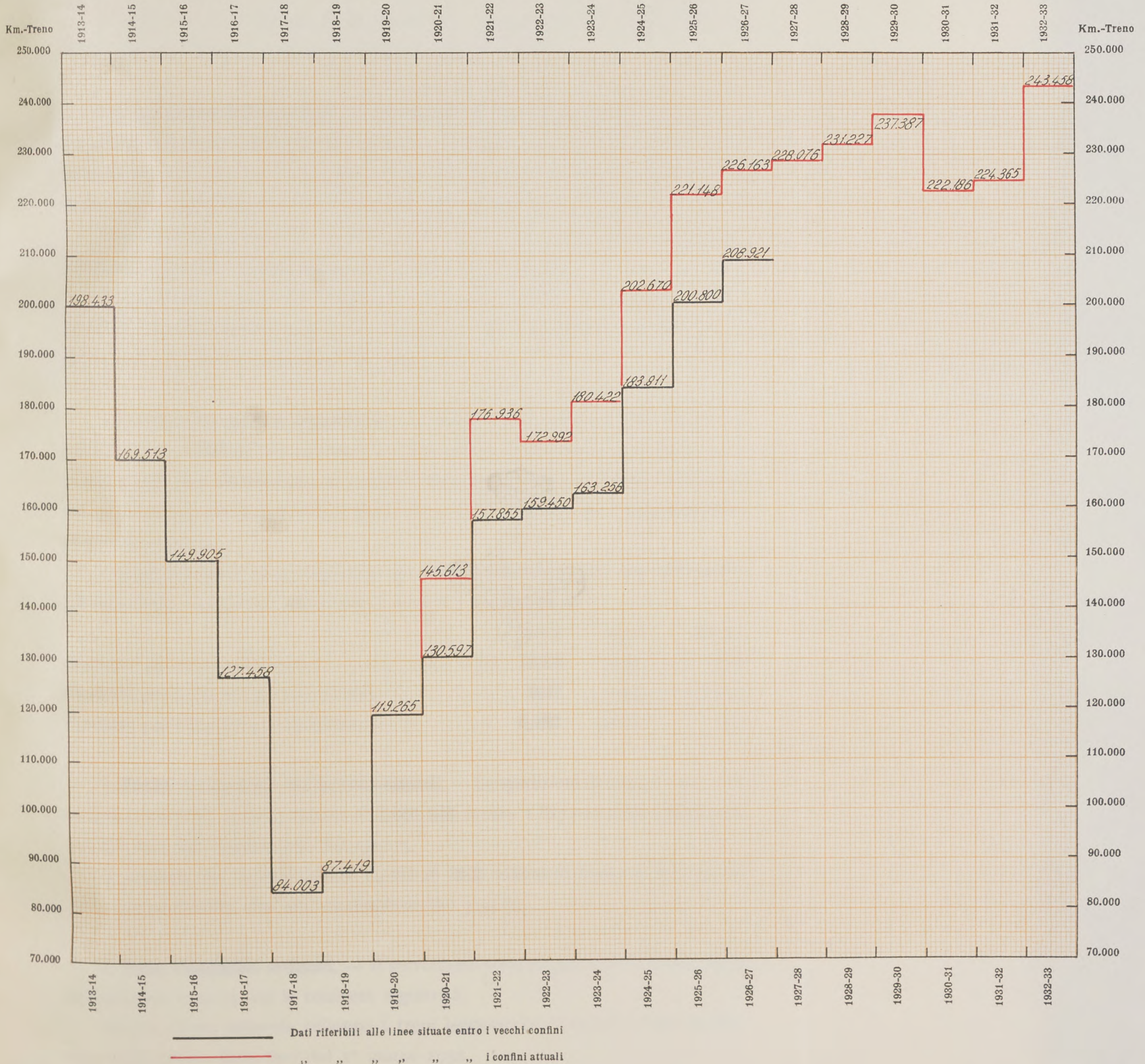


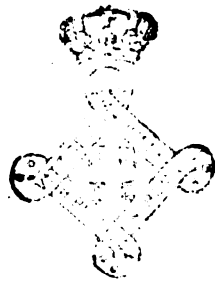
Esercizio 1932-1933

Esercizio 1931-1932



Medie annuali delle percorrenze giornaliere dei treni viaggiatori (in base all'orario di servizio)





La percorrenza complessiva effettuata da tutti i treni viaggiatori e misti durante l'esercizio 1932-33 sulla rete a scartamento normale e ridotto risultò di **95,0** milioni di chilometri di fronte a 83,2 milioni di chilometri dell'esercizio precedente.

La percorrenza totale dei treni merci con viaggiatori risultò di **2,4** milioni di chilometri di fronte a 6,2 milioni dell'esercizio precedente.

3. Percorrenza delle carrozze e composizione dei treni viaggiatori. — La percorrenza delle carrozze nell'esercizio 1932-33 fu di **1.703** milioni di assi-chilometro su tutta la rete a scartamento normale e ridotto, di fronte a 1.622 dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di 81.000 assi-chilometro (pari al 5 %).

Il quantitativo medio di assi-chilometro-carrozze per ogni treno viaggiatori risultò nel 1932-33 di assi **17,92** di fronte a 19,49 del 1931-32.

Il quantitativo medio di viaggiatori per treno (rapporto fra viaggiatori-chilometro e treni-chilometro) risultò nel 1932-33 di **66** di fronte a 78 dell'esercizio precedente, con una diminuzione del 15,58 %.

4. Prodotto del servizio viaggiatori. — Il prodotto del traffico viaggiatori risultò nel 1932-33 di **1.146** milioni di fronte a 1.218 milioni dell'esercizio precedente. Si è avuta quindi una diminuzione di prodotti del 5,95 % mentre quella verificatasi nel quantitativo dei viaggiatori è stata del 3,68 % e quella dei viaggiatori-chilometro del 3,59 %.

Il prodotto medio dei viaggiatori per treno-chilometro, per asse-chilometro-carrozza e per viaggiatore-chilometro è indicato qui appresso:

	1932-33	1931-32	Diff. %
Prodotto per treno-chilometro..... lire	12,06	14,64	— 17,62
Prodotto per asse-chilometro-carrozza..... »	0,67	0,75	— 10,44
Prodotto per viaggiatore-chilometro..... »	0,182	0,187	— 2,44

5. Entità del prodotto del servizio bagagli. — Le spedizioni di bagagli effettuate durante l'esercizio 1932-33 furono di **1.651.338** contro 1.817.028 dell'esercizio precedente, con una diminuzione del 9,12 %.

Il prodotto del traffico bagagli risultò di **35,2** milioni di fronte a 37,1 milioni dell'anno precedente con una diminuzione del 5,34 %.

6. Treni viaggiatori ordinari. — Il servizio dei treni viaggiatori si è svolto anche nell'esercizio 1932-33 con la consueta regolarità.

Hanno avuto notevole sviluppo i treni leggeri che si cominciarono ad attivare sulla nostra Rete fino dal 1° marzo 1932.

Come si è già accennato nella relazione dell'anno scorso, alcuni di questi sono composti di due sole carrozze a carrelli del peso complessivo da 60 a 70 tonnellate trainati da locomotive di limitata potenza.

A questa categoria di treni leggeri la cui percorrenza giornaliera è cresciuta da km. 26.960 a **37.358**, appartengono anche i treni effettuati:

- sulla linea di Cerignola con due automotrici a benzina;
- sulle linee Livorno-Colle Salvetti e Livorno-Marina di Livorno con tre automotrici a scoppio alimentate da nafta e benzina;
- sulla linea Pontedera-Lucca-Pistoia con due automotrici Diesel elettriche;
- sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia, Palermo S. Erasmo-Misilmeri e Piazza Armerina-Caltagirone con tre automotrici pure Diesel elettriche;
- sulla linea Milano-Varese-Porto Ceresio con automotrici elettriche a corrente continua.

Un'altra categoria di treni leggeri ha una composizione più elevata (fino a 16 assi). Questa categoria di treni, pur conservando in generale le ordinarie caratteristiche dei treni viaggiatori, per quanto riguarda la velocità ed i perditempi per gli avviamenti e le fermate, permette però, come la categoria precedente, l'impiego di un solo agente di scorta.

La percorrenza giornaliera di questa seconda categoria di treni leggeri è stata aumentata durante il 1932-33 da 16.994 chilometri a **21.157** chilometri.

È continuata la estensione del servizio dei treni rapidi.

Sulla Milano-Torino dal 28 ottobre 1932 sono state istituite due coppie giornaliere di tali treni effettuanti il percorso in ore 1,43' cioè con un vantaggio di oltre mezz'ora sui più veloci diretti preesistenti.

Sulla Venezia-Trieste col 1° giugno è stato pure iniziato il servizio di treni rapidi che in ore 2,4' collegano Trieste con Mestre ove è realizzata la coincidenza col rapido di Milano.

Sulla Bolzano-Verona-Bologna l'aumento della velocità massima della linea a 100 chilometri-ora ha consentito di predisporre l'orario tipo per treni rapidi con inizio del servizio dal 1° luglio 1933.

Nonostante l'ostacolo rappresentato dal semplice binario tuttora esistente su parte della linea, l'intero percorso Bolzano-Bologna viene effettuato in ore 3,33' con notevole guadagno di tempo rispetto ai treni più veloci già esistenti.

Si sono ulteriormente accelerate le percorrenze di taluni treni sulla Torino-Livorno sicchè dai tempi minimi di 6^h e 6^h 04' si è scesi a 5^h 36' e 5^h 39' rispettivamente per i treni PR e RP con un abbreviamento ulteriore di 24' e 25' di guisa che nel giro di due anni i treni più veloci hanno guadagnato nel solo percorso a trazione elettrica ben 44' e 48'.

Con l'orario del maggio 1933 numerosi treni direttissimi sono stati impostati alla velocità di 90 chilometri l'ora su linea pianeggiante ricavandone un miglioramento delle comunicazioni fra centri lontani veramente soddisfacente.

L'immissione in servizio del nuovo materiale automotore sulla Milano-Varese-Porto Ceresio ha permesso di conseguire netti benefici. La comunicazione più rapida senza fermate intermedie fra Milano e Varese ha potuto essere ridotta da 53' a 41' e quella con fermate in tutte le stazioni da 90' a 66'.

7. Servizi speciali treni viaggiatori. — Durante l'esercizio 1932-33, si effettuarono **4.543** treni straordinari, dei quali **86** per conto della Real Casa, **17** per personaggi ragguardevoli, **1.834** per gite popolari effettuate nei mesi di luglio, agosto e settembre 1932 e nel mese di giugno 1933, **213** per visitatori della Mostra della Rivoluzione Fascista e **2.393** per pellegrinaggi e per partecipanti ad adunate, congressi, commemorazioni, esposizioni, feste e fiere in genere, nonchè per sportivi, escursionisti e bagnanti.

Escludendo i treni per conto della Real Casa e per personaggi ragguardevoli si effettuarono quindi **1.213** treni straordinari in più di quelli effettuati nel precedente esercizio 1931-32.

8. Pellegrinaggi per l'Anno Santo. — L'Anno Santo, iniziatosi il 1° aprile del corrente anno, ha dato luogo ad un maggior movimento di viaggiatori sulle linee affluenti a Roma e perciò su queste, mentre si è avuta una più intensa utilizzazione della normale composizione dei treni, si è dovuto spesso ricorrere alla effettuazione di treni straordinari per alcuni pellegrinaggi con gran numero di partecipanti.

Il maggiore movimento di viaggiatori è derivato anche dalla continuazione della Mostra della Rivoluzione a Roma e da varie feste locali, fiere, gare sportive ed adunate che hanno avuto luogo nelle principali città del Continente e della Sicilia.

Per i treni speciali effettuati nei mesi di aprile, maggio e giugno a favore di pellegrinaggi si danno i seguenti particolari:

PROVENIENZA	Numero pellegrinaggi	Numero treni effettuati	Numero viaggiatori		
			1 ^a classe	2 ^a classe	3 ^a classe
Italia	13	28	146	1.581	7.727
Francia	14	62	305	3.504	3.241
Spagna	4	17	615	564	573
Belgio	3	14	68	586	284
Svizzera	2	8	—	940	120
Olanda	1	2	—	214	112
Cecoslovacchia	1	7	5	202	509
Germania	1	2	48	238	513
Ungheria	1	4	—	181	270
TOTALI ...	40	144	1.187	8.010	13.349

Quasi tutti i treni speciali per pellegrinaggi provenienti dall'estero vennero effettuati con materiale delle Nazioni d'origine dei pellegrinaggi stessi ad eccezione di quelli del Belgio per i quali venne utilizzato il materiale delle ferrovie francesi e di quelli spagnoli che vennero effettuati con nostro materiale.

Il servizio di questi treni si svolse regolarmente con manifesto compiacimento dei pellegrini, senza perturbare la marcia dei treni ordinari.

Questa regolarità è tanto più rilevante quando si pensi che nello stesso periodo sono stati effettuati altri 1.039 treni straordinari di cui 213 per visitatori della Mostra della Rivoluzione e 926 per partecipanti ad adunate, congressi o per turisti e gitanti in genere, ecc., nonché 362 treni popolari.

9. **Servizi con carrozze letti della Compagnia Internazionale W. L.** — Nell'esercizio 1932-33 il quantitativo dei servizi interni di carrozze letti, affidati alla citata Compagnia, rimase stazionario come risulta dal seguente elenco:

SERVIZI EFFETTUATI	Esercizio 1932-33		Esercizio 1931-32	
	Carrozze in ogni treno	Treni	Carrozze in ogni treno	Treni
Genova-Trieste	1	230-189-46A-46/ 45-45B-184-161	1	230-189-46A-46/45 45B-184-163
Genova-Roma	1	15/6	1	15/6
Torino-Roma	3	15/14	3	15/14
Torino-Roma	1	7/6	1	7/6
Torino-Trieste	1	189-46A-46/619-190	1	189-46A-46/619- 190
Milano-S. Candido (servizio estivo)	1	419-438-540/549 2119-184	1	419-438-540/549- 2119-190
Milano-Firenze	1	159-49/32	1	159-49/32
Milano-Sarzana-Roma	5	19/18	5	17/18
Milano-Firenze-Roma	1	37/36	1	37/18
Milano-Genova-Napoli P. G.	1	177-7/6-162	1	177-7/6-162
Bolzano-Roma (servizio estivo)	—	—	1	439-49/44-434
Venezia-Roma	2	43/46-476	1	45A-45/36-476
Venezia-Roma (serv. bisettim.)	1	43/46-46B	1	477-37/36-476
Trieste-Roma	1	45/46	1	45/46
Bologna-Ancona-Roma	1	153-75/78-158	1	153-75/78-158
Roma-Brindisi M.	1	91-91B/92B-92A-92	1	91-91B/92B-92A-92
Roma-Napoli C-Brindisi M.	1	95-790-91-91B/ 810-82	1	95-790-91-91-91B/ 92B-92A-92-810-94
Roma-Reggio C.	1	95/94	1	95/94
Roma-Palermo (serv. invern.)	1	95-905/904-94	1	95-905/904-94
Roma-Siracusa M.	2	95/94	2	95/94
Roma-Siracusa	1	89/80	1	89/82
TOTALI (andata e ritorno)...	56		56	

Per le carrozze salone, tipo Pullman, si ebbe il mantenimento, anche durante l'estate, dei treni di lusso MN-NM fra Milano e Nizza.

I servizi interni giornalieri di carrozze ristorante effettuati dalla stessa Compagnia nel 1932-33, furono **37 in 79** treni, in confronto a 38 in 89 treni del precedente esercizio.

Gli introiti acquisiti alle ferrovie dello Stato per tutti i detti servizi, nell'esercizio 1932-33 sono stati i seguenti:

Introiti per i viaggiatori dei W. L. nei treni ordinari	lire 7.647.986 —
Introiti per i viaggiatori dei treni di Lusso e Pullman	» 1.633.257 —
Introiti per le percorrenze delle carrozze-ristorante nella rete dello Stato.....	» 1.197.162,52
Introiti per la sovratassa per i pasti serviti nelle carrozze-ristorante	» 735.162 —
	<hr/>
In complesso...	lire <u>11.213.567,52</u>

10. Prenotazione posti. — Le stazioni ammesse alla prenotazione dei posti nei treni viaggiatori durante l'esercizio 1932-33 sono state **17** e la carrozze prenotabili **184**.

La tassa di prenotazione è rimasta fissata in lire 5 per la 1^a classe e in lire 3 per la 2^a ed i posti prenotati dal 1^o luglio 1932 al 30 giugno 1933 furono **23.180** per la prima e **63.969** per la seconda classe, con un introito complessivo di lire **317.852**.

I dati corrispondenti dell'esercizio precedente furono rispettivamente: posti 16.049, 49.103, con un introito complessivo di lire 227.554.

SERVIZIO MERCI.

11. Entità del traffico merci. — Durante l'esercizio 1932-33, si effettuarono **18.641.391** spedizioni di merci a grande velocità ed a piccola velocità, contro 20.517.429 dell'esercizio precedente, con una diminuzione del 9,14%.

Nel quantitativo suddetto non sono compresi, come non erano compresi nell'esercizio 1931-32, i trasporti a forfait e quelli in conto corrente coi vari Ministeri (in complesso 601.075 spedizioni in confronto a 536.475 dell'esercizio precedente).

Si effettuarono inoltre **327.125** spedizioni di « colli espressi » con un forte aumento rispetto all'esercizio precedente, durante il quale dal 1^o agosto 1931, epoca in cui venne istituito questo nuovo servizio al 30 giugno 1932, ne erano state

eseguite 55.576. Durante l'esercizio 1932-33, in confronto all'esercizio 1931-32, si accettarono per il trasporto dalle stazioni della rete a scartamento normale e ridotto le seguenti quantità di merci:

	<u>1932-33</u>	<u>1931-32</u>
Merci del pubblico tonn.	35.584.491	40.643.124
Merci dell'Amministrazione »	5.128.295	5.893.076
TOTALE ... tonn.	<u>40.712.786</u>	<u>46.536.200</u>

Nel 1932-33 si caricarono inoltre **95.386** carri di bestiame, in confronto a 103.820 caricati nel 1931-32.

Le variazioni del 1932-33 rispetto al 1931-32 si compendiano nelle seguenti percentuali di diminuzione:

Tonnellaggio delle merci del pubblico	— 12,45 %
Tonnellaggio delle merci di servizio	— 12,98 %
Tonnellaggio complessivo delle merci	— 12,51 %
Carri caricati di bestiame	— 8,12 %

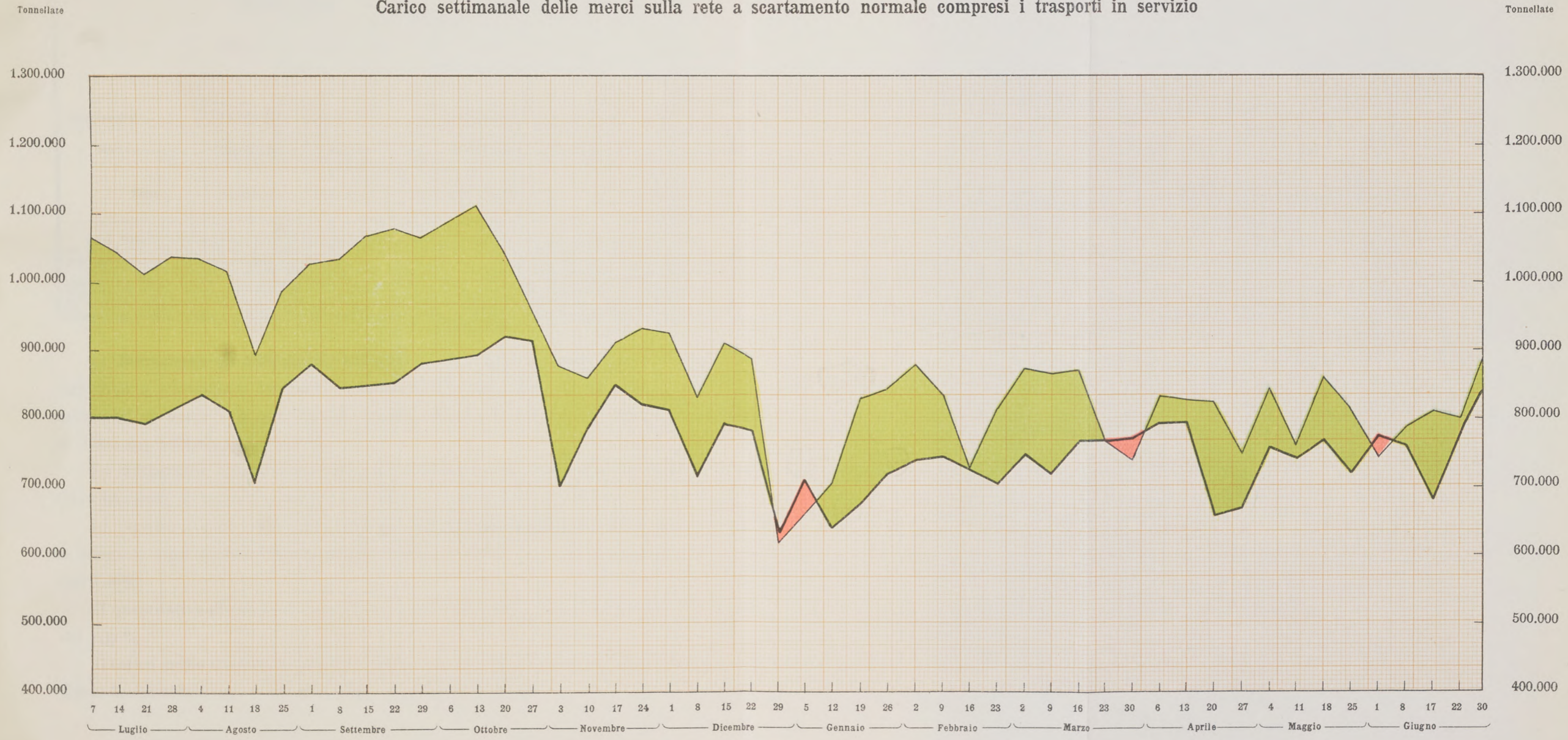
I dati di cui sopra comprendono anche quelli rispecchianti il traffico delle linee a scartamento ridotto della Sicilia, del Trentino e della Venezia Giulia, sulle quali si caricarono:

	<u>1932-33</u>	<u>1931-32</u>
Merci del pubblico tonn.	239.997	238.957
Merci dell'Amministrazione..... »	36.128	19.247
TOTALE ... tonn.	<u>276.125</u>	<u>258.204</u>

Per comodità di confronto, si riportano nel seguente prospetto i dati relativi al carico merci (escluso il bestiame) effettuato sulla rete scartamento normale per conto del pubblico negli esercizi 1931-32 e 1932-33, il quantitativo dei carri caricati ed il carico medio per asse:

	TONNELLATE CARICATE		Diffe- renza %	CARRI CARICATI		Diffe- renza %	CARICO MEDIO PER ASSE-CARRO IN TONN.		Diffe- renza %
	1932-33	1931-32		1932-33	1931-32		1932-33	1931-32	
A carro completo	32.105.771	36.742.108	— 12,62	2.480.900	2.865.521	— 13,42	6,38	6,33	+ 0,79
In collettanea...	3.238.723	3.662.059	— 11,56	1.784.924	1.922.948	— 6,66	1,43	1,49	— 4,03
TOTALE...	35.344.494	40.404.167	— 12,52	4.275.833	4.788.469	— 10,68	4,85	4,89	— 0,82

Carico settimanale delle merci sulla rete a scartamento normale compresi i trasporti in servizio



- Eccedenza del carico rispetto al 1931-32
- Deficienza del carico rispetto al 1931-32
- Esercizio 1932-33
- Esercizio 1931-32

Nell'altro prospetto qui appresso sono indicate le percorrenze dei carri adibiti al traffico pubblico e le tonnellate-chilometro di merci trasportate.

	PERCORRENZA DEI CARRI CARICHI IN ASSI-KM.		Differenza %	TONN.-KM (1) DI MERCI TRASPORTATE		Differenza %
	1932-33	1931-32		1932-33	1931-32	
Carri completi	1.246.508.800	1.372.941.064	— 9,21	7.874.618.733	8.693.597.636	— 9,42
• misti	540.735.900	595.965.108	— 9,47	767.197.215	890.576.526	— 13,86
TOTALI ...	1.787.244.700	1.968.906.172	— 9,23	8.641.815.948	9.584.174.162	— 9,83

(1) Le tonnellate-chilometro sono state calcolate moltiplicando il percorso complessivo dei carri (in assi-chilometro), per le tonnellate di merce caricate in media su ogni asse di carro completo e di carro misto. Dette tonnellate-chilometro pertanto non comprendono il carico del bestiame.
N.B. Oltre alle tonnellate km. indicate che si riferiscono ai trasporti per il pubblico sulle linee a scartamento normale, si trasportarono tonnellate - km. 17.057.980 sulle linee a scartamento ridotto e tonn. km. 472.489.547 per i trasporti di servizio, di cui tonnellate 469.756.091 sulle linee a scartamento normale e tonnellate 2.733.456 sulle linee a scartamento ridotto. Complessivamente quindi le tonn. km. trasportate furono nel 1932-33, 9.131.363.475. (1931-32 10.094.000.000).

12. **Percorrenza dei treni merci e dei carri.** — La percorrenza dei treni merci sulle linee a scartamento normale e ridotto nell'esercizio 1932-33 fu di 44.914.819 chilometri di fronte a 47.517.313 dell'esercizio precedente, con una diminuzione di 2.602.494 milioni pari al 5,48 %.

La diminuzione di percorrenza dei treni è dovuta al diminuito traffico (tonnellate-chilometro di merce trasportata 9.131.363.475 invece di 10.094.000.000).

La percorrenza dei carri carichi e vuoti risultò di **2.675.178.300** assi-chilometro di fronte a 2.928.997.000 milioni dell'esercizio precedente, con una diminuzione dell'8,66%.

Il quantitativo di assi-carro per treno scese da 61,6 a **59,6** con una diminuzione del 3,37 %.

Il carico medio utile di ciascun treno merci, compresi i trasporti di servizio, diminuì da tonnellate 209 a tonnellate **200** di merce trasportata.

13. **Prodotto del servizio merci.** — Il prodotto del traffico merci nell'esercizio 1932-33 sulle linee a scartamento normale e ridotto risultò di **1.804** milioni (compresi 29 milioni per trasporto bestiame) di fronte a 2.073 milioni avuti nel 1931-32.

Esso presentò quindi una diminuzione di 269 milioni (pari al 12,96 %).

Si indicano qui appresso i prodotti medi del traffico merci riferiti al treno-chilometro, all'asse-chilometro di carro (carico e vuoto) ed alla tonnellata-chilometro di merce trasportata.

PRODOTTO MERCI.

	1932-33	1931-32
Per treno-km.	40,17	43,62
Per asse-km. di carro (carico e vuoto)	0,67	0,71
Per tonnellata-km. di merce	0,205	0,211

14. **Ripartizione del traffico merci.** — Il quantitativo di carri caricati sulla rete a scartamento ordinario con merci e bestiame per conto del pubblico e dell'Amministrazione vanno ripartiti come segue:

PROVENIENZA DEI CARRI.

	1932-33	1931-32	Differenza
Carri caricati nelle stazioni interne della rete	3.735.385	4.080.950	— 345.565
Id. id. ai porti	688.198	822.574	— 134.376
Id. entrati dalle ferrovie confinanti italiane	128.472	157.145	— 28.673
Id. id. dalle ferrovie confinanti estere	211.775	266.491	— 54.716
TOTALI...	4.763.830	5.327.160	— 563.330

DESTINAZIONE DEI CARRI.

	1932-33	1931-32	Differenza
Carri per le stazioni interne della rete	4.148.447	4.637.373	— 488.926
Id. scaricati ai porti.....	220.360	245.452	— 25.092
Id. usciti per le ferrovie confinanti italiane	190.448	219.782	— 29.334
Id. id. per le ferrovie confinanti estere	204.575	224.553	— 19.978
TOTALI...	4.763.830	5.327.160	— 563.330

15. **Traffico delle stazioni di confine.** — Ai transiti di confine, durante gli esercizi 1932-33 e 1931-32, si ebbe il seguente scambio di merci:

ESERCIZIO	ENTRATE IN ITALIA (tonn.)		USCITE DALL'ITALIA (tonn.)	
1932-33.....	2.958.670	— 20,21 %	2.105.123	— 9,65 %
1931-32.....	3.708.264		2.329.990	

16. **Traffico ai porti.** — Nel seguente specchio sono riportati i principali dati riassuntivi del carico merci ai porti. I dati di dettaglio si rilevano negli allegati 52, 53, 54, 55 e 56, nei quali sono esposti i dati del carico, dello scarico e la rimanenza massima e minima delle merci verificatesi durante gli esercizi 1931-32 e 1932-33 :

		Tonnellate	Percentuale di variazione del 1932-33 rispetto al 1931-32	
Totale delle merci caricate.....	{ 1932-33 1931-32	9.945.281 11.785.119	—	15,61 %
di cui:				
Per conto del pubblico	{ 1932-33 1931-32	9.599.109 10.632.052	—	9,71 %
Per conto dell'Amministrazione	{ 1932-33 1931-32	346.172 1.153.067	—	69,98 %
Carbone fossile del pubblico	{ 1932-33 1931-32	5.045.594 5.165.615	—	2,32 %
Cereali per l'interno e per l'estero	{ 1932-33 1931-32	700.687 1.543.802	—	54,61 %
Cotoni per l'interno e per l'estero.....	{ 1932-33 1931-32	99.557 145.636	—	31,64 %
Fosfati e concimi chimici	{ 1932-33 1931-32	501.040 354.357	+	41,39 %

A Genova, in particolare, si spedirono per ferrovia complessivamente tonnellate **3.577.728** di merci, delle quali **3.546.748** del pubblico e **30.980** di merci varie dell'Amministrazione; si ebbe, quindi, una diminuzione, rispetto al carico del 1931-32, dell'11,67 % nel movimento complessivo delle merci, del 10,20 % nel carico dei privati e del 69,25 nelle spedizioni di servizio.

A Venezia, compreso lo scalo di Marghera, si sono caricate **1.197.579** tonnellate di merci, delle quali **1.176.761** per conto del pubblico e **20.818** dell'Amministrazione. Rispetto al carico del 1931-32 si è verificata una diminuzione del 15,42 % nel carico complessivo, del 10,40 % nel carico dei privati e del 79,72 % nei trasporti di servizio.

A Trieste si ebbe una diminuzione nel carico complessivo, sempre rispetto al 1931-32, del 31,30 % e nel carico del pubblico del 26,91 %, a Fiume la diminuzione del carico complessivo fu del 10,25 %; a S. Giuseppe di Cairo del 4,99 %; a Livorno del 16,84 %; ad Ancona del 42,51 %; a Civitavecchia del 20,89 %; a Napoli del 49,50 %; a Savona si ebbe, invece, un aumento del 14,80 % ed a La Spezia del 12,79 %.

17. **Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico.** — Nell'allegato 49 sono messi in evidenza i dati relativi a voci delle principali merci trasportate a carro completo.

Qui appresso si indicano le categorie di merci che hanno dato i più forti introiti:

	Introiti in milioni di lire	
	1932-33	1931-32
Combustibili.....	183	17
Materiali da costruzione.....	101	159
Legnami.....	76	105
Metalli e macchine.....	121	137
Cereali e farine.....	113	144
Vino e prodotti agricoli diversi.....	226	204
Oli, petroli, ecc.....	103	105
Bestiame vivo e carni macellate.....	32	46

18. **Trasporti derrate.** — Il movimento delle derrate a carro spedite a grande velocità nell'esercizio 1931-32 fu di 174.311 carri; nell'esercizio 1932-33 salì a **196.730** carri con una differenza in più di 22.419 carri, distinti come segue:

TRANSITI	Esercizio 1932-33	Esercizio 1931-32	Differenza
Ventimiglia.....	1.243	821	+ 422
Breil.....	18	78	— 60
Modane.....	5.018	5.316	— 298
Domodossola.....	4.694	2.755	+ 1.939
Luino.....	836	653	+ 183
Chiasso.....	28.524	23.718	+ 4.806
Brennero.....	39.258	33.190	+ 6.068
S. Candido.....	101	153	— 52
Tarvisio.....	11.799	9.614	+ 2.185
Piedicolle.....	77	32	+ 45
Postumia.....	1.606	1.083	+ 523
Fiume.....	103	36	+ 67
Estero...	93.277	77.449	+ 15.828
Interno...	103.453	96.862	+ 6.591
TOTALE...	196.730	174.311	+ 22.419

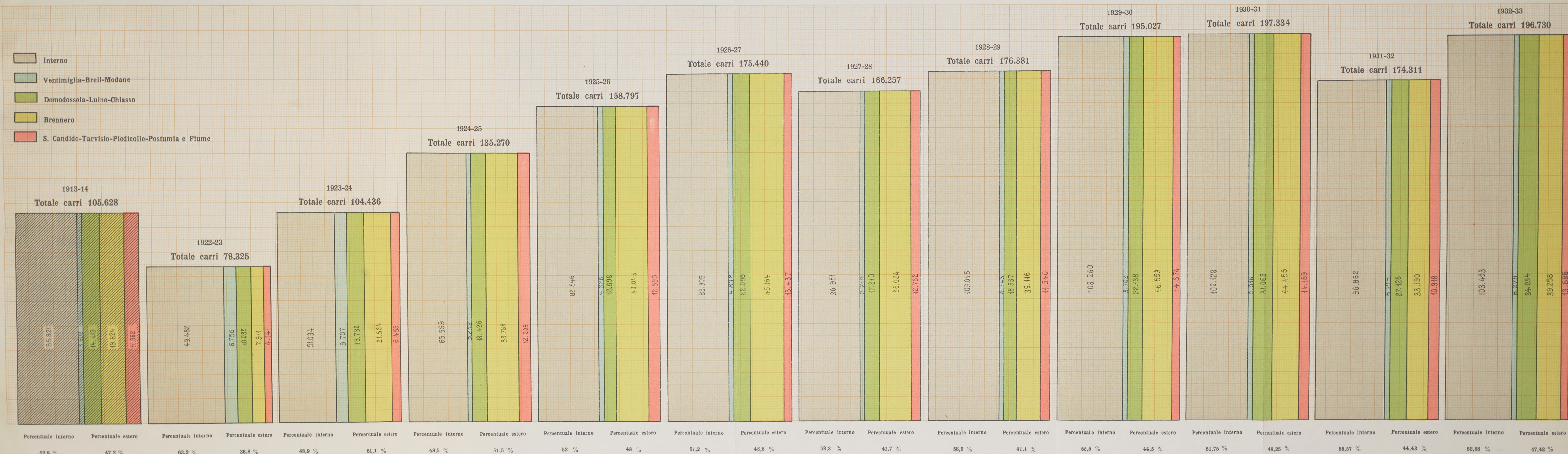
I trasporti per l'estero furono costituiti in maggior parte di agrumi, frutta, ortaglie e patate.

Si ebbe un aumento nell'esportazione di 15.828 carri ed un maggiore movimento per l'interno di 6.591 carri.

Raffronto del movimento delle derrate a carro completo nell'interno e per l'estero negli esercizi

1913-14 e 1922-23; 1923-24; 1924-25; 1925-26; 1926-27; 1927-28; 1928-29; 1929-30; 1930-31; 1931-32; 1932-33

Scala: 1 mm.² = 25 carri



Con l'orario andato in vigore il 15 maggio 1933, per consentire il carico in ore più inoltrate, fu ritardato in partenza il treno FF di circa 2 ore fermo restando l'arrivo a Brennero. Sono stati lievemente anticipati in arrivo a Modane e Brennero rispettivamente i treni MM e DD ed altresì anticipato di ore 2,35 l'arrivo del treno GGS a Domodossola per consentire alle ferrovie in corrispondenza di migliorare le comunicazioni sulle loro linee.

Si è provveduto inoltre ad abbreviare la durata delle ore di viaggio dei trasporti derrate in partenza dalla Sicilia impostando in orario 4 treni straordinari da Villa S. Giovanni a Chiasso e Brennero. Questi treni sono formati a Messina che passa il relativo materiale attraverso lo stretto con le corse marittime all'uopo stabilite.

19. Trasporti vinicoli. — Durante la campagna vendemmiale del 1932 (settembre-novembre 1932) si impiegarono per il trasporto di uva, mosto e vino **27.188** carri e per il trasporto di recipienti vuoti **3.776** carri, in confronto rispettivamente a carri 28.472 e 4.740 caricati nel corrispondente periodo del 1931.

I dati di dettaglio figurano nell'allegato 50. La diminuzione rispettivamente del 4,51 e del 20,34 per cento del 1932, in confronto al 1931, va attribuita alla minore produzione dell'uva, alla persistente tendenza dei produttori di vinificare sul posto ed alla concorrenza degli automezzi, specie nelle regioni settentrionali.

20. Trasporti di agrumi. — La campagna agrumaria del 1932-33 ha segnato il movimento massimo di agrumi finora raggiunto.

Durante l'esercizio furono caricati in Sicilia ed in Calabria complessivamente **51.720** carri di agrumi, dei quali **17.580** per l'estero **24.810** per località italiane del continente e **9.330** per stazioni e porti della Sicilia (allegato 51).

Il massimo carico di agrumi che si era avuto prima dell'esercizio 1932-33 fu quello di 48.133 carri raggiunto nel 1929-30.

Rispetto l'esercizio 1931-32 si ebbero le seguenti variazioni:

Trasporti per l'estero	+ 80,64 %
Id. per l'Italia continentale	+ 51,31 %
Id. per l'interno della Sicilia	+ 15,14 %
	+ 52,98 %
IN COMPLESSO...	+ 52,98 %

21. Trasporti fiori freschi. — Nell'esercizio 1932-33 vennero spediti complessivamente dalla Riviera di Ponente kg. **8.115.172** di fiori freschi, con una diminuzione di kg. 244.141 rispetto all'esercizio 1931-32.

Per l'interno vennero spediti kg. **4.077.393** e per l'estero kg. **4.037.779**; nei confronti con l'esercizio precedente si è quindi verificato:

per l'interno un aumento di kg. 450.190
per l'estero una diminuzione di..... » 693.331

Per i transiti di confine vennero istradati i seguenti quantitativi di trasporti: per Chiasso kg. **2.184.341**, per Brennero kg. **205.104**, per Tarvisio kg. **432.373**, per Postumia kg. **106.612**, per Ventimiglia kg. **870.869**, per Domodossola kg. **124.231** e per gli altri transiti minori complessivamente kg. **114.249**.

In confronto all'esercizio 1931-32 nei riguardi dei singoli transiti si è verificata quindi una diminuzione di kg. 698.373 per Chiasso, di kg. 105.597 per Brennero, di kg. 443 per Tarvisio, di kg. 35.545 per Postumia, di kg. 18.115 per Domodossola, di kg. 38.456 per Ventimiglia e di kg. 130.484 per i transiti minori.

22. Trasporto di bestiame vivo e disinfezione carri. — Per il trasporto del bestiame vivo si impiegarono complessivamente **95.294** carri, in confronto di 103.717 carichi durante l'esercizio 1931-32.

I carri lavati e disinfettati furono **113.147** di cui **2.934** carri gabbia attrezzati per il trasporto di ovini, suini e pollame, in confronto di rispettivamente 121.043 e 3.495 dell'esercizio precedente.

Il servizio di disinfezione venne eseguito in **75** stazioni, in **37** delle quali a mezzo di apposite imprese che complessivamente disinfettarono **83.058** carri di cui **2.606** del tipo gabbia.

23. Campagna saccarifera. — Durante la campagna saccarifera del 1932 furono spediti sulla rete **28.025** carri di bietole e di residui, per un peso complessivo di quintali **3.938.569**, mentre nel 1931 ne furono spediti carri 23.230, per un peso di quintali 3.234.017 con un aumento di circa il 21 % sul quintalato trasportato nel 1931.

24. Campagna bacologica. — Si sono trasportati kg. **14.284** di foglie di gelso, kg. **22.980** di sgorboni vuoti, kg. **298.236** di bozzoli, mentre durante la campagna precedente furono trasportati kg. 110 di foglie di gelso, kg. 25.041 di sgorboni vuoti, kg. 399.004 di bozzoli.

Complessivamente nel 1932 i trasporti inerenti alla campagna bacologica diminuirono del 20 % circa rispetto al 1931.

Tale diminuzione devesi attribuire sia alla minor produzione sia alla concorrenza degli automezzi.

25. **Carri disponibili per il traffico.** — La quantità media giornaliera dei carri disponibili per il traffico in circolazione sulla rete a scartamento normale (compresi i carri provenienti dalla guerra e quelli di altre ferrovie italiane ed estere ed esclusi i carri fuori servizio per guasti, quelli accantonati per demolizione o trasformazione, i fuori rete ed i carri accantonati perchè non occorrenti ai bisogni del traffico) fu di **95.312**, in confronto a 105.422 che si ebbero nel 1931-32 (allegato 46).

Per ogni 100 carri disponibili se ne caricarono ogni giorno mediamente **16,33** contro 16,55 caricati nell'esercizio precedente.

26. **Carico medio per asse e portata carri.** — Il carico medio per asse di carro utilizzato sulla rete a scartamento normale per trasporto di merci del pubblico e di servizio, escluso il bestiame, fu di tonnellate **5.000**, contro tonnellate 5.064 caricate nell'esercizio 1931-32 (allegato 43).

La leggera diminuzione devesi ascrivere principalmente al fatto che i carri completi carichi sono diminuiti nel 1932-33, rispetto al 1931-32, in proporzione maggiore di quella dei carri misti; fenomeno già verificatosi nel 1931-32, rispetto al 1930-31.

La portata media dei carri F. S. in dotazione (esclusi i carri specializzati per il servizio interno dell'Amministrazione) risultò di tonnellate **18,60**, in confronto a tonnellate 18,32 del 1931-32.

27. **Ciclo medio dei carri sulla rete F. S.** — Il ciclo medio dei carri sulla rete a scartamento normale fu di giorni **6** ed ore **3**, contro giorni 6 ed ore 1 dell'esercizio precedente (allegato 46).

28. **Percorso medio per trasporto.** — Il percorso medio dei trasporti di merci (esclusi quelli di bestiame vivo) sulla rete a scartamento normale è risultato di km. **196,54**. Negli esercizi 1930-31 e 1931-32 fu rispettivamente di chilometri 188,55 e 193,06.

29. **Carico medio per giorno lavorativo.** — Durante l'esercizio 1932-33 si caricarono sulla rete a scartamento normale in media **15.562** carri e **132.146** tonnellate di merci per ogni giorno lavorativo, in confronto a carri 17.443 e tonnellate 151.731 caricati nel 1931-32. Si ebbe, quindi, una diminuzione rispettivamente del 10,78 e del 12,91 %.

Nel seguente specchio sono riportate le medie del carico giornaliero verificatesi in ciascun mese degli esercizi 1932-33 e 1931-32, nonché quelle complessive degli esercizi medesimi.

M E S E	MEDIA GIORNALIERA DI CARRI CARICATI CON MERCI E BESTIAME		MEDIA GIORNALIERA DI TONN. DI MERCI ACCETTATE PER IL TRASPORTO	
	1932-33	1931-32	1932-33	1931-32
Luglio	15.786	19.037	135.336	173.335
Agosto	16.216	19.398	140.435	171.615
Settembre	16.582	19.689	142.729	176.772
Ottobre.....	17.854	19.561	151.304	172.696
Novembre	16.540	17.980	139.004	155.368
Dicembre	15.403	17.035	126.433	146.421
Gennaio	14.190	16.276	117.360	138.020
Febbraio	14.572	15.726	122.279	132.554
Marzo.....	14.904	16.369	125.740	138.261
Aprile.....	14.986	16.404	127.486	140.025
Maggio	14.986	16.212	129.563	138.806
Giugno	14.726	15.633	127.376	133.610
Medie	15.562	17.443	132.146	151.731
Percentuali di variazione	— 10,78	—	— 12,91	—

30. **Carico medio giornaliero per chilometro di rete esercitata.** — Nel seguente specchio sono indicate le medie dei carri e delle tonnellate caricate per ogni giorno lavorativo e per ogni chilometro di rete a scartamento normale in esercizio:

	1932-33	1931-32	Variazioni del 1932-33 rispetto al 1931-32
Carri	0,965	1,083	— 10,89 %
Tonnellate	8,196	9,411	— 12,91 %

31. **Utilizzazione treni merci.** — Pur tenendo conto della persistente depressione del traffico, non si è creduto di spingere oltre un certo limite la riduzione dei treni merci circolanti sulla rete, per non pregiudicare la sollecita resa dei trasporti.

Tuttavia la percentuale media complessiva di utilizzazione della forza di trazione, offerta dalle locomotive dei treni merci per l'intera rete, ha raggiunto un lieve aumento, essendo risultata nell'esercizio finanziario 1932-33 dell'84,1 % in confronto dell'83,4 % ottenutasi nell'esercizio precedente 1931-32.

32. **Treni merci rapidi per inoltro di carri completi.** — Nonostante la diminuzione del traffico e la necessità di utilizzare per quanto possibile al completo la forza di trazione offerta dalle locomotive, si è potuto mantenere quasi integralmente la

rete dei treni merci rapidi per l'inoltro dei carri completi costituita da **10.254** treni-chilometri e **413** ore-treno al giorno.

Sono stati anche mantenuti quasi tutti i treni merci diretti a lungo percorso che insieme ai rapidi costituiscono le più importanti comunicazioni interne ed internazionali, già conosciute ed apprezzate dal pubblico, e che permettono di assicurare una sollecita resa dei trasporti contribuendo a mantenere basso il ciclo medio del carro.

33. Treni rapidi collettame. — Nell'esercizio 1932-33 i treni rapidi collettame sono stati estesi alle linee Torino-Genova, Alessandria-Piacenza, Bologna-Ancona, Bologna-Firenze, Genova-Ventimiglia, Genova-Pisa, Venezia-Udine e Firenze-Roma, di guisa che al 30 giugno c. a. si avevano complessivamente **6.900** treni-chilometro e **392** treni-ora al giorno.

Tali treni, assai vantaggiosi per la sollecita resa dei trasporti in collettame e per la buona utilizzazione del materiale, verranno gradualmente estesi ad altre linee ove è più accentuata la concorrenza camionistica.

34. Impiego locomotive di manovra. — Nell'esercizio 1932-33 le locomotive di manovra effettuarono **2.780.007** ore di manovra di cui 119.924 per conto di terzi e quindi a rimborso di spesa, con **29.531.744** carri manovrati in confronto a 3.119.574, 120.519 e 32.747.900 risultati rispettivamente nell'esercizio precedente. Si è pertanto conseguita una diminuzione del 10,8 % nelle ore di manovra consunte e del 9,8 % nei carri manovrati rispetto all'11 % e 10 % avutisi rispettivamente nell'esercizio 1931-32.

Il rendimento medio di lavoro per ciascuna ora di manovra è risultato di veicoli **10,9** uguale a quello del precedente esercizio.

Alla fine dell'esercizio 1932-33 si ebbe un impiego di locomotive permanenti per le manovre nelle stazioni della rete di **383** per **6.096** ore rispetto a 390 locomotive per 6.527 ore avutesi alla fine del precedente esercizio. Risultato soddisfacente che dimostra la costante cura posta dall'Amministrazione per contenere le spese di esercizio in rapporto alla entità del traffico.

35. Trasporto merci con treni viaggiatori. — Per quanto compatibile con la regolarità di marcia, la prestazione disponibile dei treni viaggiatori è stata utilizzata anche per trasporti ordinari di merci a carro.

Durante l'esercizio sono stati inoltrati particolarmente:

con treni diretti: carri paganti la soprattassa del 70 % **2.829** e carri di effetti postali **10.200**;

con treni accelerati: carri paganti la sopratassa del 40 % **23.975** e carri di effetti postali **12.938**.

Di detti sono stati destinati all'estero con pagamento sopratassa con treni diretti carri **968**, coi treni accelerati **7.203** e di effetti postali rispettivamente **450** e **1.050**.

L'entità dei trasporti in collettame paganti sovratasse del 70 % e del 40 % risulta dai seguenti dati:

spediti coi treni diretti colli **1.450.557** per quintali **318.166**;

spediti coi treni accelerati colli **5.420.249** per quintali **1.504.212**.

Colli espressi:

da kg.	5	N.	74.020 ;
»	10	»	76.133 ;
»	15	»	43.061 ;
»	20	»	48.063 ;
»	25	»	30.966 ;
»	30	»	46.927 .

TRASPORTI SPECIALI.

36. **Trasporti militari.** — Durante l'esercizio 1932-33 furono effettuati, in misura maggiore di quella dell'esercizio precedente, trasporti ordinari e straordinari di ufficiali, sottufficiali, militari di truppa, reclute e congedandi, nonchè di materiali vari dell'amministrazione militare.

Complessivamente furono trasportati **30.365** ufficiali e **547.094** uomini di truppa, per i quali si impiegarono **1.605** carrozze miste, **26** di seconda classe e **10.807** di terza: **347.000** uomini circa fra reclute e congedandi.

Furono inoltre trasportati **56.562** quadrupedi in **8.363** carri.

Per i trasporti delle munizioni, dei materiali vari, delle artiglierie e dei carriaggi occorsero **14.418** carri chiusi e **19.003** carri aperti: dei trasporti effettuati coi carri chiusi i quattro quinti circa sono costituiti da trasporti di munizioni.

Il trasporto delle reclute è stato eseguito, in massima parte, coi treni ordinari opportunamente rinforzati nella composizione, solo su qualche tratto di linea è stato necessario effettuare pochi treni straordinari per proseguimento delle reclute, a causa dello scarso numero dei treni ordinari idonei a tale trasporto.

Come negli esercizi precedenti, anche nel 1932-33 il trasporto delle reclute fu totalmente effettuato in soli **9** giorni e l'utilizzazione dei treni ordinari non dette luogo ad alcun inconveniente sia dal punto di vista tecnico militare che da quello ferroviario, nè alcun disturbo ebbe a risentire il servizio viaggiatori nonostante il rilevante quantitativo giornaliero delle reclute trasportate.

Il congedamento della classe 1911 ebbe luogo nei giorni dal 1° all'8 settembre inclusivo ed all'uopo furono utilizzati i soli treni viaggiatori ordinari, opportunamente rinforzati in qualche caso: anche questo trasporto avvenne con tutta regolarità e sollecitudine.

Tra i mesi di luglio e settembre 1932 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 reparti che vi parteciparono.

Ebbero inoltre luogo manovre di grandi unità del R. esercito che si sono svolte nella zona dell'Appennino Umbro-Marchigiano, compresa fra Gubbio e Città di Castello, con partecipazione delle Divisioni di Ancona, Firenze, Perugia e di una Divisione Celere.

In complesso furono trasportati **2.034** ufficiali, **38.281** uomini di truppa (**11** reggimenti di artiglieria pesante campale, **23** reggimenti di fanteria, autosezioni miste, carri armati, compagnie radio, compagnie telegrafisti, sezioni fotoelettricisti, ecc.), **4.977** quadrupedi, **1.603** fra carrette ed autocarri oltre alle munizioni e ai materiali vari.

Per i trasporti di codesta forza occorsero **107** bagagliai, **166** carrozze miste, **993** tra carrozze di terza classe e carri arredati, **680** carri bestiame, **206** carri chiusi, **1.651** pianali: in totale **3.803** veicoli con cui furono formati, nel periodo dal 27 al 31 agosto, **102** treni straordinari.

Questo importante movimento si svolse senza disturbo del servizio pubblico e senza incidenti nè durante i carichi anche notturni di quadrupedi e materiali pesanti, nè durante la marcia dei treni e le manovre nelle stazioni di carico ed in quelle di ricomposizione.

37. Trasporti postali. — Per il servizio di trasporto dei dispacci e pacchi in consegna al personale ferroviario, durante l'esercizio 1932-33, sono stati utilizzati giornalmente **1.425** treni con una percorrenza di km. **143.251**, così distinti: treni **459** con km. **41.376** per il trasporto dei dispacci, treni **389** con km. **56.918** per quello dei pacchi e treni **577** con km. **44.957** per il trasporto promiscuo dei dispacci e pacchi.

Il quantitativo dei pacchi trasportati sulle ferrovie dello Stato o comunque spediti è stato di **13.533.160** in confronto di 14.415.050 pacchi dell'esercizio 1931-32.

38. Binari di raccordo e accessi speciali. — Nei **1.464** raccordi in esercizio durante l'anno finanziario 1932-33, sono entrati **1.177.156** carri, con una diminuzione, rispetto all'anno precedente, di carri 72.012. Questa diminuzione si riferisce per carri 41.786 al primo semestre e per carri 30.226. all'altro.

Le somme incassate in conto dell'anno finanziario 1932-33 e per arretrati sommano a lire **2.180.617** per canoni ed a lire **13.152.395** per tasse di esercizio, tradotta,

diritto speciale e simili, in confronto, rispettivamente di lire 3.446.721 e lire 19.706.012 dell'esercizio precedente. La diminuzione va ricercata specialmente nel minor gettito conseguente all'adozione delle provvidenze adottate a favore dei raccordi a partire dal 15 gennaio 1933.

Nelle **1.366** concessioni di carico e scarico in punto determinato, con o senza accesso speciale, furono tradotti **172.650** carri, in confronto di carri 205.250 dell'anno finanziario precedente. Per canoni e tasse, in conto dell'esercizio 1932-33 e per arretrati, sono state incassate, rispettivamente, lire **746.910** e lire **1.187.230** in confronto di lire 1.077.435 e di lire 1.703.155 dell'esercizio 1931-32, in cui le concessioni ammontarono a 1.360. Anche i minori introiti verificatisi per queste concessioni sono conseguenti alla soppressione di canoni e alla riduzione di tasse, attuate dal 15 gennaio 1933.

ACCIDENTI NEL SERVIZIO.

39. **Accidenti nel servizio e loro conseguenze.** — Nei due prospetti qui appresso riportati si mettono in evidenza le diverse specie di accidenti di servizio verificatisi nel 1932-33 e nell'esercizio precedente ed il quantitativo di persone morte e ferite negli accidenti stessi.

Per quanto riguarda il quantitativo di accidenti si rileva una sensibile diminuzione rispetto al quantitativo dell'esercizio precedente il che sta a dimostrare il continuo perfezionarsi del servizio.

Il quantitativo complessivo dei morti, in occasione di detti accidenti, è diminuito di 58 rispetto a quello dello scorso anno ed il quantitativo di feriti che sono sempre quelli giudicati guaribili oltre i cinque giorni è disceso da 1.022 a 442.

SPECIE DEGLI ACCIDENTI.

ESERCIZIO	FUORVIAMENTI DI TRENI			INVESTIMENTI ED URTI				DIVERSI							In complesso	
	lungo la linea	nelle stazioni	Totale	lungo la linea	nelle stazioni	ai passaggi a livello	Totale	sviamenti di locomotive e carri in manovra	urti in manovra	incendi nei treni	incendi nelle stazioni	cadute di persone dai treni	saes lanciati contro i treni con danni	attentati		Totale
1932-33																
Rete a scartamento normale ..	28	12	40	5	30	25	110	38	45	1	3	70	10	1	177	387
Rete a scartamento ridotto....	5	—	5	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	8
1931-32																
Rete a scartamento normale ...	39	22	61	14	31	23	126	194	25	73	6	11	74	10	199	454
Rete a scartamento ridotto....	35	4	39	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	42

I dati di questa tabella comprendono soltanto gli accidenti che hanno causato danni superiori alle 5.000 lire, morti o ferimenti di persone guaribili oltre i 5 giorni.

PERSONE INFORTUNATE.

ESERCIZIO	VIAGGIATORI					AGENTI					ESTRANEI								
	per cause di accidenti	per propria imprudenza	per attentati e aggressioni	per cause varie	TOTALE	per 1 milione di viaggiatori trasportati	per 100 mila treni-km. viaggiatori	per 100 mila treni-km. viaggiatori e merci	per cause di accidenti	per propria imprudenza	per attentati e aggressioni	per cause varie	TOTALE	per cause di accidenti	per propria imprudenza	per attentati e aggressioni	per cause varie	TOTALE	
Rete a scartamento normale																			
1932-33	morti	8	—	1	9	0,25	0,02	0,01	7	17	—	37	61	5	213	—	10	228	
	feriti	67	39	7	10	123	8,07	0,60	0,40	45	38	4	34	121	23	158	—	14	195
	totale	67	47	7	11	132	8,32	0,70	0,47	52	55	4	71	182	28	371	—	24	423
1931-32	morti	7	4	—	5	16	0,19	0,02	0,01	15	29	1	28	73	4	230	1	32	267
	feriti	67	158	2	66	293	3,47	0,36	0,23	86	102	4	159	351	28	277	1	68	374
	totale	74	162	2	71	309	3,66	0,38	0,24	101	131	5	187	424	32	507	2	100	641
Rete a scartamento ridotto																			
1932-33	morti	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	
	feriti	—	1	—	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
	totale	—	1	—	—	1	—	—	2	1	—	—	3	—	1	—	—	1	
1931-32	morti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
	feriti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	2	—	—	2	
	totale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	2	—	1	3	

CAPO VII.

SERVIZI COMMERCIALI.

CONCORRENZA ED ACQUISIZIONE DI TRAFFICI.

1. Traffico dei viaggiatori. — Durante l'esercizio è stata intensificata l'azione diretta a vivificare il traffico dei viaggiatori e difenderlo dalla concorrenza mediante miglioramenti di servizi e facilitazioni tariffarie. In particolare è stata estesa, con buoni risultati, la rete dei *treni rapidi* a lungo percorso e dei *treni leggeri* per servizi locali, predisponendo anche l'impiego di unità leggere costituite da *automotrici con motore a scoppio*, per utilizzarle sia in servizi locali su linee secondarie, sia in servizi celeri di integrazione su linee principali.

I *servizi automobilistici su strada*, affidati all'Istituto nazionale trasporti per sostituire totalmente i treni viaggiatori sui percorsi Giulianova-Teramo e S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno si sono svolti regolarmente ed hanno raggiunto lo scopo che si prefiggevano. Rilevanti riduzioni di prezzi, in misura notevolmente superiore a quella degli esercizi precedenti, sono state adottate sia in modo permanente, sia per determinate manifestazioni, allo scopo di provocare viaggi individuali e collettivi con la mitezza della spesa (vedere ai punti 10 ed 11).

2. Treni popolari. — Anche nel 1933 sono state effettuate numerose gite popolari con le analoghe caratteristiche di quelle del decorso anno e con i seguenti risultati:

Giugno-settembre: ricorrenze festive 20.

Viaggiatori: in complesso 864.297.

Treni speciali effettuati:

Coppie di treni: 1.049 (oltre l'utilizzazione di 268 coppie di treni ordinari).

Treni-chilometro: 435.212.

Percorso medio (andata e ritorno): km. 414.

Frequenzazione media: viaggiatori 752.

Questi risultati sono tanto più notevoli in quanto per diverse località importanti non si sono effettuati treni popolari perchè esistevano per esse forti riduzioni individuali del 70%.

3. Traffico delle merci. — Come si è già detto, anche nell'esercizio 1932-33 è continuata la contrazione del traffico ferroviario delle merci derivante dalla crisi

generale, sebbene più attenuata che nell'esercizio precedente, e dall'acuirsi della concorrenza degli autocarri.

Tale forma di concorrenza si è maggiormente sviluppata in varia misura nell'Italia settentrionale e centrale e si è anche estesa ed affermata nell'Italia meridionale ed insulare. L'entità complessiva di essa, verso la fine dell'esercizio, poteva con larga approssimazione ragguagliarsi al 13 per cento del traffico ferroviario delle merci dell'intera rete.

I trasporti sottratti dalla concorrenza camionistica, in un primo tempo, erano prevalentemente limitati alle merci ad alte tariffe ferroviarie a distanze medie, ed alle merci povere per i viaggi di ritorno; ma durante l'esercizio, la concorrenza si è estesa anche ai trasporti a lungo percorso per le merci ricche ed a breve percorso per le merci povere.

Indubbiamente i mezzi concorrenti hanno potuto offrire prezzi sempre più bassi sia perchè sempre favoriti dalla piena libertà, da facilitazioni fiscali e dall'esenzione di oneri rispetto al vettore ferroviario, sia per l'accresciuto quantitativo di autocarri pesanti a nafta in circolazione, sia infine perchè costretti ad adeguare le loro tariffe alle riduzioni concesse dalle ferrovie.

In modo particolare è da notare l'apertura al traffico del ponte che congiunge Marghera con Venezia con diramazione al molo di ponente dello Scalo Marittimo.

Fin dal primo giorno dell'apertura, numerosi autocarri si portarono sotto bordo per lo scarico delle merci, obbligando l'Amministrazione ad accordare immediatamente speciali facilitazioni di tariffa sotto forma di concessioni.

Fra le riduzioni più importanti che furono accordate per la difesa del traffico ferroviario sono da ricordare in modo particolare i prezzi concessionali di concorrenza per trasporti di merci varie a carro andati in vigore col 1° luglio 1932 in sostituzione dei preesistenti prezzi a forfait per carro. I prezzi di concorrenza furono messi a disposizione dell'Istituto nazionale trasporti ed anche delle Ditte produttrici e delle Case di spedizioni, dando luogo ad un traffico di tonnellate **221.551** con un introito di lire 12.682.857.

Altre concessioni notevoli sono quelle accordate per trasporti di grani e farine dell'Italia settentrionale per le provincie meridionali e per la Sicilia. Esse hanno assicurato alla ferrovia circa **150.000** tonnellate di traffico con un sacrificio lieve (7 % di riduzione) in quanto si utilizzano le correnti di carri vuoti che debbono essere inviati nel mezzogiorno per la spedizione delle derrate.

Le concessioni mediante contratti annuali stipulati durante l'esercizio sono state in numero di **440** ed hanno impegnato un minimo di trasporti per tonnellate **3.268.224**, corrispondenti ad un introito di lire 113.635.127.

Le concessioni occasionali, fatte con procedura rapidissima, sono state in numero di **821** ed hanno acquisito trasporti per tonnellate **440.787** corrispondenti ad un introito di lire **129.790.467**.

La riduzione media sulle tariffe normali accordata per queste concessioni annuali od occasionali è stata del **20,08 %**.

Del traffico complessivo di tonnellate **3.709.011** per tal modo assicurato all'Amministrazione, tonnellate 2.830.220 riguardano concorrenza camionistica, tonnellate 531.641 concorrenza marittima, fluviale o di altri mezzi, tonnellate 347.150 nuovi traffici resi possibili.

Tutte queste forme di concessione risultano fortemente aumentate rispetto allo esercizio precedente.

La rete dei treni leggeri per la rapida raccolta e resa delle merci a collettame è stata notevolmente estesa migliorando sensibilmente questi trasporti.

4. Istituto Nazionale Trasporti. — L' I. N. T. ha continuato la sua opera di collaborazione per la difesa e l'acquisizione di traffici.

Nel 1932-33 sono state spedite dall' I. N. T., a mezzo delle proprie Agenzie e Ditte sub concessionarie, merci varie a carro (*groupages*) per tonnellate **203.178** corrispondenti ad un introito di lire **11.778.747**. Esse hanno fruito degli speciali prezzi ridotti di concorrenza concessi per determinate relazioni.

Inoltre l' I. N. T., sempre in base a concessioni di prezzi ridotti di concorrenza, ha spedito merci a carro completo per tonnellate 28.493, corrispondenti ad un introito di lire **1.201.400** e carri **4.177** di vitelli, corrispondenti ad un introito di lire **2.228.245**. Sono stati infine concessi itinerari speciali, senza riduzione di prezzo, per tonnellate 4.960 di trasporti presentati dall' I. N. T.

Le Agenzie di città che al 30 giugno 1932 erano 337 sono aumentate a **351** al 30 giugno 1933. Di esse 206 sono abilitate al servizio dei colli espressi e 128 al servizio dei bagagli a domicilio segnando una maggiorazione di fronte al 30 giugno 1932 rispettivamente di 89 e 104 abilitazioni per effetto del crescente sviluppo di tali servizi.

Le merci a tariffa normale ferroviaria prese o consegnate a domicilio dalle Agenzie risultano di circa **267.000** tonnellate.

I servizi di collegamento a mezzo delle Agenzie fra scali ferroviari e località non servite dalla ferrovia sono aumentati da 605 a **680** e, come sviluppo, da km. 2.250 a km. **2.640**.

Servizi camionistici di apporto sono stati eseguiti dall' I. N. T. attorno ad alcuni grandi centri entro un certo raggio.

Il traffico sulle linee regolari automobilistiche (viaggiatori) affidate all' I. N. T. è espresso dai seguenti dati: per il servizio Giulianova-Teramo (km. 26), **204.730**

autotreni-km., **2.980.303** viaggiatori-km., **7.289** corse effettuate nell'anno; per il servizio S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno (km. 33), **286.104** autotreni-km., **4.235.956** viaggiatori-km., **8.127** corse effettuate nell'anno.

Le basi delle tariffe normali in vigore sulle autolinee in esercizio sono quelle stabilite per le terze classi ferroviarie dei treni omnibus o misti. Recentemente è stata introdotta in via di esperimento la 1^a classe per talune corse effettuate con vetture di nuovo tipo a nafta della potenza di 100 HP, col prezzo corrispondente alla base chilometrica della 2^a classe ferroviaria.

5. Servizio dei colli espressi e dei bagagli a domicilio. — Il servizio dei colli espressi è stato reso più aderente alle esigenze del commercio, mediante l'istituzione di prezzi appositi per i colli del peso fino a 5 chilogrammi, da oltre 10 fino a 15 chilogrammi, e da oltre 20 fino a 25 chilogrammi.

Inoltre il servizio è stato esteso ad altre **234** località fra cui centri commerciali e turistici di notevole importanza.

Il servizio ha sempre più incontrato il favore del pubblico, anche in seguito ai perfezionamenti che vi sono stati introdotti.

Dall'agosto 1931, data in cui s'iniziò il servizio, al giugno 1932 furono effettuate 54.713 spedizioni. Nell'esercizio 1932-33 le spedizioni hanno raggiunto il numero di **327.113**, con dei massimi nei mesi di dicembre 1932 e di aprile 1933 nei quali i colli spediti ammontarono rispettivamente a 43.910 e 41.625.

Un interessante sviluppo ha assunto il servizio colli espressi gravati di assegno; servizio iniziato il 1^o dicembre 1931. Nei sette mesi dell'esercizio 1931-32 i colli gravati di assegno furono 3.342 e cioè il 6,7% del movimento complessivo dello stesso periodo. Nell'esercizio 1932-33 i colli con assegno hanno raggiunto il numero di 40.313 rappresentando il 12,33% della quantità complessiva.

Anche il nuovo servizio di presa e resa dei bagagli a domicilio su semplice richiesta telefonica alle Agenzie di città ha riscosso il favore del pubblico. Le località ammesse a tale servizio sono aumentate da 24 a **128** e sono in corso studi per l'ulteriore estensione del servizio a tutti i centri serviti da Agenzie di città.

6. Servizio di collegamento ferroviario-automobilistico per il trasporto delle merci. — Come primo passo, inteso a promuovere l'avvento di regolari linee automobilistiche per trasporto di merci, affluenti alla ferrovia e con questa collegate in modo da offrire al pubblico le maggiori comodità e facilitazioni, è stata istituita, a partire dal 1^o marzo 1933, una rete di servizi per il trasporto di merci a collette fra stazioni delle ferrovie dello Stato e località servite da regolari linee automobilistiche viaggiatori. Per ora il servizio di collegamento è stato limitato a determinate merci ed a colli di peso non superiore ai 50 chilogrammi.

Il servizio combinato consente al pubblico residente nelle località distanti dalle stazioni ferroviarie di compiere tutte le operazioni di spedizione e riconsegna delle merci tanto in porto franco che in assegnato alle condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato, senza doversi recare presso le stazioni stesse ed evitando perditempi per operazioni intermedie.

Il servizio stesso non richiede particolari modalità da parte degli utenti e si effettua colla lettera di vettura in uso per i trasporti ferroviari.

Le prime statistiche dimostrano i favorevoli risultati ottenuti perchè da un quantitativo di 2.229 colli trasportati dalle autolinee convenzionate nel mese di marzo 1933 (primo mese di esercizio) si è saliti a **6.894** colli nel mese di giugno 1933.

In questo primo periodo il servizio di collegamento è stato esteso a circa **2.000** località, raggiungendo complessivamente circa **9.000** chilometri di rete stradale.

È stato in proposito pubblicato il fascicolo contenente le norme, le tariffe e l'elenco delle località servite e dell'impresе automobilistiche a cui è stato affidato il servizio per conto dell'Amministrazione ferroviaria.

7. Impiego delle casse mobili. — L'Amministrazione, secondo il suo programma d'impiegare largamente le *casse mobili* come mezzo di difesa ed acquisizione di traffico, ha partecipato alla costituzione della S. I. C. O. N., Società Italiana Casse Mobili (Containers) la quale ha per oggetto la costruzione di casse mobili da carico, la locazione delle medesime ad enti, società e privati, nonchè la gestione in proprio delle dette casse con l'attività di spedizioniere commissionario.

Al riguardo ha stipulato con la predetta Società apposita convenzione.

La S. I. C. O. N. ha già provveduto a far costruire una prima serie di casse mobili secondo i tipi stabiliti, che sono state sottoposte ad esperimenti di carico, scarico, ammarraggio, ecc. ed ha compiuti felicemente studi ed esperimenti sulla utilizzazione delle casse mobili frigorifere nei trasporti delle derrate deperibili, provvedendo alla costruzione di un certo numero di esemplari a ghiaccio umido, nonchè all'impianto di una prima stazione frigomobile occorrente per la prerrefrigerazione delle derrate stesse.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha inoltre aderito alla costituzione del Bureau International Containers, creato in seguito al voto espresso dal Comitato Internazionale Containers in occasione del concorso per il miglior sistema di cassa mobile.

Il Bureau International Containers ha nominato nel suo seno un Comitato esecutivo e due Commissioni, una commerciale e doganale ed una tecnica nei quali l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato italiane è rappresentata da funzionari all'uopo delegati. Giusta le norme statutarie che regolano il suo funzionamento, il Bureau International Containers ha lo scopo di normalizzare i tipi delle casse mobili, sia

nei trasporti internazionali che in quelli interni, di seguire i progressi tecnici e commerciali nella costruzione, nella utilizzazione e nella manutenzione delle casse mobili al fine di giungere alla standardizzazione dei tipi, di organizzare una collaborazione internazionale permanente per facilitarne lo scambio e di ottenere le più grandi facilitazioni sia doganali che tariffarie in modo da assicurare lo sviluppo del traffico in casse mobili.

8. Traffici internazionali. — Perdurando la rarefazione dei trasporti le ferrovie italiane dello Stato, mentre hanno collaborato alla conclusione o al perfezionamento d'accordi con le ferrovie estere per mettere un freno alla dannosa lotta di concorrenza, hanno dovuto adottare le necessarie misure in difesa del traffico di loro spettanza.

Dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933, sono state approvate complessivamente **83** concessioni, con una riduzione media, rispetto alla tariffa normale, di circa il 28,72% e per un impegno minimo di tonnellate **109.260**, per le quali si prevede un prodotto di circa lire 4.622.509.

Oltre a ciò, in base ad accordi internazionali è stato possibile acquisire nuovo traffico a tariffa intera ed altro ancora in base a provvedimenti tariffari attuati senza vincolo di quantitativi minimi.

Relativamente a questi traffici si forniscono i seguenti dati:

Traffico di uova dalla Polonia all'Italia:

Tonnellate 4.794 con un maggior prodotto via Tarvisio rispetto alla via Chiasso precedentemente seguita dai trasporti di lire 333.057

Traffico di uova dalla Bulgaria alla Svizzera:

Tonnellate 3.668 con un introito di » 578.153

Traffico di canapa dall'Italia Meridionale al Belgio, alla Francia del Nord ed all'Olanda:

Tonnellate 1.020 con un introito di » 88.800

Benzina da oltre Vienna all'Italia:

Tonnellate 701 con un maggior prodotto via Tarvisio rispetto alla via Chiasso precedentemente seguita dai trasporti di » 72.913

Merci varie a carro dall'Inghilterra all'Oriente e viceversa attraverso i porti Italiani:

Tonnellate 420 con un introito di » 41.212

Traffico ocre dalla Francia all'Ungheria:

Tonnellate 87 con un introito di » 6.430

TOTALE ... lire 1.120.565

9. **Traffici adriatici.** — Le cosiddette « Tariffe adriatiche », ripristinate nel dopo guerra per conservare ai nostri porti adriatici di Trieste e di Fiume il tradizionale traffico con i Paesi dell'Europa centrale, sono state ripetutamente modificate in relazione alle necessità della concorrenza di altre vie.

Fra i provvedimenti dell'estero che più si sono ripercossi sfavorevolmente sui traffici adriatici sono degni di essere rilevati i dazi preferenziali attuati dalla Polonia in favore delle merci importate via Gdynia e Danzica (che deviarono quasi completamente da Trieste le merci in arrivo dal mare e destinate alla Polonia) e la pubblicazione al 16 aprile 1933 di una tariffa diretta — con prezzi ridottissimi — fra gli scali danubiani ed i più importanti porti del Levante.

Nell'ambito delle tariffe adriatiche sono state accordate nell'anno finanziario 1932-33, oltre a numerose facilitazioni tariffarie d'ogni genere, concessioni in via di rimorso, vincolate a quantitativi minimi, per un volume di traffico minimo di tonnellate **35.650**. Le concessioni stesse hanno assicurato all'Amministrazione un prodotto lordo minimo di lire 491.207 verso una riduzione media sulla tariffa normale adriatica del 16 %.

Il 15 ottobre 1932 è stata attivata la nuova tariffa cecoslovacco-adriatica ed il 1° gennaio 1933 la nuova tariffa austro-adriatica, in base agli accordi di Monaco del 9 giugno 1928.

Sono in corso accordi con le ferrovie germaniche per disciplinare la concorrenza dei porti germanici nel traffico oltre mare con l'Ungheria.

T A R I F F E .

10. **Servizi interni per viaggiatori e bagagli.** — Lo sviluppo delle facilitazioni intese a favorire i viaggi turistici, ha portato ad elevare dal 40 al 50 % le riduzioni previste per i biglietti di andata e ritorno in destinazione delle più apprezzate località sportive invernali.

Si sono consentite ulteriori facilitazioni per i biglietti ad itinerario circolare, accordando la facoltà di effettuare un numero massimo di 5 diramazioni a prezzi ridotti dal 30 al 70 %.

Per favorire l'avvicendamento di marittimi, stabilito dagli accordi intervenuti fra la *Confederazione Nazionale Fascista Imprese Trasporti Marittimi ed aerei* e la *Confederazione Nazionale Fascista della Gente del Mare e dell'Aria*, si è concessa la riduzione del 30 % ai viaggi che i marittimi stessi effettuano a tale scopo.

È stata estesa alla 2ª classe, l'applicazione della tariffa ridottissima per biglietti settimanali a favore di impiegati, artigiani, operai e braccianti ed è stato elevato da 60 a 100 chilometri il limite di applicazione stabilito da queste tariffe per la 3ª classe.

Sono state consentite maggiori facoltà di itinerario per i viaggi dei congiunti dei caduti in guerra e per la causa nazionale, accordando il passaggio per Roma a tutti i provenienti dal sud e diretti al nord della penisola.

Si è accordata la riduzione dell'80 % a favore degli sposi che effettuano il viaggio di nozze a Roma, dopo aver contratto matrimonio in Italia.

Per coloro che sposano all'estero e che prescelgono Roma quale mèta del loro viaggio di nozze è stata ammessa la riduzione del 70 % con facoltà di passare da Venezia.

Una riduzione pure dell'80 % è stata concessa agli sposi della provincia di Roma per il viaggio a Firenze e Venezia ovvero Napoli e Capri.

Sono state istituite, con decorrenza 15 agosto 1933, 19 nuove serie di abbonamenti speciali, con prezzi ridotti dal 30 al 40 %, che per essere abbinabili con le preesistenti formeranno un complesso di 677 diverse combinazioni di itinerari.

11. Concessioni eccezionali. — Oltre alla riduzione dell'80 % confermata anche in questo esercizio per i treni popolari, notevoli riduzioni di carattere eccezionale furono concesse per manifestazioni di particolare rilievo, quali la *Mostra della Rivoluzione Fascista*, l'*Anno Santo*, le Fiere di Bari, Milano, Verona, Padova, il Maggio musicale di Firenze, il Giugno genovese, il Giugno triestino, nonchè di molte altre di carattere folkloristico, artistico, patriottico, culturale, sportivo, ecc.

Sensibili furono altresì le riduzioni di tariffa per i viaggi da effettuarsi durante la stagione estivo-autunnale per le stazioni balneari e termali, per le spiagge adriatiche, per l'Alto Adige, il Cadore e taluni scali del Garda.

12. Agenzie viaggiatori in Italia ed all'estero. — L'ammontare complessivo delle vendite di biglietti effettuate durante l'anno 1932 dalle 208 Agenzie viaggiatori in Italia, compresi i 39 uffici di viaggi e turismo della C. I. T., è stato di lire **167.255.978**.

Attualmente la C. I. T. ha all'estero 17 uffici propri di viaggi e turismo e 644 agenzie corrispondenti fornite dei biglietti delle ferrovie dello Stato.

L'ammontare complessivo delle vendite effettuate da tutte le Agenzie all'estero durante l'anno 1932, fu di lire **47.984.298**, di cui lire 31.298.711 introitate a mezzo degli uffici della C. I. T. e delle Agenzie con essa corrispondenti.

13. Servizi internazionali per viaggiatori, bagagli e colli espressi. — Durante l'esercizio 1932-33 sono state pubblicate delle tariffe per servizi internazionali di nuova istituzione e precisamente: per il trasporto dei viaggiatori e bagagli fra la Francia e la Polonia e tra la Cecoslovacchia e la Francia in transito per l'Italia, per

il trasporto dei bagagli non accompagnati tra l'Italia e la Francia ed il Lussemburgo via Svizzera e per il trasporto dei colli espressi tra la Francia e la Germania via Italia. È stata pubblicata altresì una tariffa per viaggi in comitiva tra la Cecoslovacchia e la Francia via Italia.

Sono state pure pubblicate nuove edizioni delle tariffe per il trasporto dei viaggiatori isolati od in comitiva, bagagli e colli espressi nei seguenti servizi internazionali: S. O. E.; italo-britannico via Calais-Boulogne-Dunkerque-Dieppe e Le Havre; italo-svizzero-britannico via Colonia; italo-polacco; italo-romeno; franco-svizzero via Italia, nonché per il servizio dei biglietti combinabili internazionali. Inoltre è stato provveduto all'emissione di supplementi alle tariffe di numerosi servizi in dipendenza delle variazioni sopravvenute alle condizioni di trasporto.

È stata rimessa in vigore la tariffa per il servizio di messaggerie tra l'Italia e la Francia a mezzo dei treni R. P. e P. R. in occasione del ripristino di questi treni internazionali.

È stato provveduto ai necessari accordi con le singole ferrovie estere interessate per l'emissione di speciali biglietti diretti internazionali di andata-ritorno in partenza dall'Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Olanda, Polonia, Svizzera ed Ungheria su Roma in occasione della Mostra della Rivoluzione Fascista e comportanti per il percorso italiano le riduzioni stabilite in favore dei visitatori di questa.

Con disposizione del 9 settembre 1932, è stata autorizzata la concessione, in via di esperimento e sotto determinate formalità, ai viaggiatori in servizio diretto internazionale di transito, di riduzioni con un massimo del 20 % sui prezzi delle tariffe competenti, quando ciò sia richiesto da ragioni di concorrenza per conservare, sviluppare od acquisire il traffico.

14. Servizio merci interno e cumulativo italiano. — Alcune tariffe eccezionali intese a favorire particolari industrie nazionali sono state rese applicabili ai trasporti eseguiti da o per località, nelle quali nel corso dell'esercizio si è esteso il campo di azione di queste industrie.

Anche per la campagna saccarifera 1932 è stata rinnovata la concessione della riduzione dal 400 al 350 % dell'aumento applicabile sui prezzi di trasporto delle fette di barbabietole allo stato umido risultanti dalla fabbricazione dello zucchero e degli avanzi della calce di defecazione di sughi di barbabietole.

Per favorire l'agrumicoltura, agevolando i rapporti diretti tra produttori e consumatori, sono stati istituiti prezzi ridottissimi, già comprensivi delle soprattasse per l'inoltro coi treni accelerati o diretti, per il trasporto di pacchi di agrumi di peso fino a 20 chilogrammi.

Al fine di facilitare l'incremento del consumo interno delle patate, in vista delle limitazioni intervenute nel traffico di esportazione, si è concessa, per il periodo dal 18 luglio al 17 ottobre 1932, la riduzione del 50 % sui prezzi di trasporto di tale prodotto spedito in servizio interno e cumulativo italiano dalle stazioni della Campania.

La concessione è stata rinnovata per il periodo dal 24 giugno al 23 settembre 1933.

Il servizio dei colli espressi, è stato perfezionato ed esteso come è detto al punto 5.

Nell'intento di agevolare la composizione dei carichi misti di derrate alimentari, le carni affumicate, salate, secche, anche insaccate escluse quelle in scatole, che di regola si spediscono a piccola velocità, sono state incluse tra le merci ammesse a fruire delle tariffe eccezionali grande velocità.

Per i trasporti di feretri, che avevano finito coll'essere accaparrati quasi totalmente dai mezzi concorrenti, si è ridotto dal 400 al 200 l'aumento percentuale e si è accordato l'esonero dalle soprattasse di acceleramento, concedendo inoltre la riduzione del 70 % per il viaggio delle persone di accompagnamento fino al numero massimo di tre.

Per mettere in grado l'industria forestale del mezzogiorno di fronteggiare la concorrenza estera, sono stati congruamente ridotti i prezzi della tariffa eccezionale applicabile al legname semplicemente segato e sono stati istituiti prezzi speciali per il legname in tronchi, a favore del quale non era precedentemente prevista alcuna facilitazione.

L'impiego industriale della frutta è stato agevolato dalla classificazione più vantaggiosa attribuita ai sughi ed agli sciroppi non alcoolizzati, di frutta, di uva e di agrumi e dalla inclusione dei sughi e degli sciroppi stessi fra le merci fruenti un aumento del 300 % in luogo del 400 %.

Nell'intento di facilitare la lavorazione delle sanse si è assegnato l'aumento del 300 % in luogo di quello del 400 % ed a favore delle medesime è stata istituita una nuova tariffa eccezionale, la quale, oltre a prevedere l'applicazione di prezzi ridotti in confronto di quelli preesistenti, accorda determinati abbuoni percentuali.

Si è favorita l'industria della fabbricazione dei materiali laterizi con l'assegnare una classificazione più vantaggiosa ad alcune voci e una riduzione dal 400 % al 350 % dell'aumento applicabile alla merce stessa.

Nel campo del traffico di esportazione via mare, si è provveduto ad includere tra le località marittime, per le quali è valevole la tariffa ordinaria n. 35 piccola velocità, le stazioni di Anzio, Fiume, Monfalcone, Napoli S. Giovanni Barra, Pescara, Rimini, Termini Imerese, Vado, Viareggio e Vibo Valentia.

Si è favorito lo sviluppo dell'attività commerciale nella zona franca del Carnaro, considerando la medesima come territorio estero agli effetti dell'applicazione delle tariffe di esportazione via terra e per facilitare l'inoltro dei prodotti nazionali, attraverso il transito terrestre di Tirano, si è ammessa l'applicazione delle tariffe stesse ai trasporti ivi appoggiati per la rispedizione all'estero.

Ai nuovi centri ortofrutticoli, istituiti a Milano ed a Padova, nel corso dell'esercizio, è stato esteso il trattamento di tariffa, già accordato a quelli di Bologna e di Verona, circa la tassazione sui percorsi cumulati per i trasporti indirizzati ai centri stessi e da questi successivamente rispediti.

È stata sensibilmente ridotta la tassa di facchinaggio esterno applicabile ai trasporti da e per Venezia S. Lucia, conferendo, nel contempo, facoltà alle parti di eseguire a loro cura e spese le operazioni di facchinaggio per i trasporti a carro e sono state abolite le sopratasse speciali che gravavano i trasporti da e per le Darsene di Ferrara e di Ravenna, estendendo ad esse le norme comuni di tassazione in base alle distanze effettive.

Sono stati adottati, in via di assimilazione, criteri più favorevoli nei riguardi della tassazione di numerose merci e, nei limiti del possibile, è stato facilitato il trasporto di alcune merci pericolose e nocive.

È stata data attuazione alle condizioni per il trasporto di merci in casse mobili, concretandole in un nuovo allegato alle tariffe.

I lavori della Commissione interministeriale pel coordinamento delle disposizioni interne relative al trasporto delle merci pericolose e nocive, ai quali ha partecipato il Servizio commerciale e del traffico, sono stati conclusi con la redazione di un nuovo testo dell'allegato 7 alle tariffe, cui sarà data attuazione quanto prima.

Infine i lavori preparatori relativi alla semplificazione e revisione delle condizioni e tariffe per il trasporto delle merci, iniziati nello scorso esercizio, sono stati intensificati specialmente nella parte riguardante la raccolta di elementi statistici.

Per la raccolta di tali elementi si è proceduto all'impianto di moderni mezzi meccanici presso il Controllo merci di Torino.

15. Servizi merci diretti internazionali. — Nell'esercizio finanziario 1932-33 le misure adottate da vari Stati per combattere la crisi economica (divieti d'importazione, contingentamenti, restrizioni sul pagamento delle tasse di trasporto, delle spese anticipate e degli assegni) hanno continuato ad influire sfavorevolmente sull'andamento dei traffici merci internazionali.

Il deprezzamento di alcune monete (dollaro, sterlina, pengö, scellino, ecc.) adottate quali valute di tariffa nel traffico ferroviario, marittimo e fluviale ha contribuito

a turbare le normali correnti di traffico ed a rendere instabili le tariffe merci dirette esistenti tra l'Italia ed altri Paesi del continente europeo.

Oltre alla normale attività svolta dall'Amministrazione per lo sviluppo dei traffici merci internazionali e per modificazioni da introdurre nelle relative tariffe dirette, si segnalano i seguenti provvedimenti:

Traffico Italo-Inglese. — I prezzi in lire della tariffa italiana Londra edizione 1° agosto 1931 relativi al percorso marittimo e ferroviario inglese che erano stati convertiti al cambio di 1 sterlina 92 lire, col ribasso della sterlina avevano reso inoperante la tariffa stessa. Si è ritenuto perciò necessario sostituire i prezzi globali del percorso non italiano con altri prezzi che tenessero conto delle fluttuazioni della sterlina rispetto alla lira.

A tale scopo sono state calcolate 8 serie di prezzi non italiani corrispondenti a 8 possibili valori della sterlina e pubblicate con supplemento del 15 luglio 1932. Le ferrovie inglesi, per ogni variazione del valore della sterlina, indicano la serie di prezzi da applicare.

Essendo stata accertata una progressiva deviazione sulla via marittima del traffico di agrumi, le amministrazioni estere interessate al traffico via terra, hanno convenuto sulla necessità di accordare adeguate riduzioni sui loro prezzi. I nuovi prezzi comportanti le riduzioni concordate sono stati messi in attivazione il 15 giugno 1933.

Traffico Italo-Francese. — Allo scopo di facilitare l'esportazione delle frutta italiane in Francia, nel luglio 1932, d'accordo con le ferrovie Svizzere, è stato attivato un programma di itinerari celeri.

In data 1° gennaio 1933 è stato attivato un servizio di colli espressi tra la Francia e l'Italia, con rispedizione a Modane e Ventimiglia.

Traffico Italo-Cecoslovacco. — Il 1° gennaio 1933 è stata pubblicata la nuova tariffa merci diretta Italo-Cecoslovacca valevole soltanto per trasporti di ferro e carbone vegetale provenienti dalla Cecoslovacchia, e per trasporti di derrate alimentari esportate dall'Italia.

La pubblicazione della tariffa ha dato un notevole incremento alla nostra esportazione e si è quindi resa necessaria la edizione di un supplemento al fascicolo delle derrate per aggiungere altre 200 stazioni italiane e cecoslovacche. Il supplemento è stato pubblicato il 1° maggio 1933.

Traffico Italo-Polacco. — Il traffico di agrumi dall'Italia alla Polonia era quasi scomparso dopo l'attivazione dei dazi preferenziali istituiti dalla Polonia a favore delle merci importate via mare attraverso i porti di Gdynja e Danzica.

Per riportare questo traffico alla via ferrata, d'accordo con le Amministrazioni partecipanti alla Tariffa Italia-Porti Belgi, via sinistra del Reno, i prezzi per

agrumi di questa tariffa sono stati resi validi per i trasporti appoggiati ai porti belgi per proseguire via mare su Gdynja e Danzica.

Traffico Italo-Scandinavo. — Il 1° febbraio 1933 è entrata in vigore la nuova tariffa la cui ristampa si è resa necessaria in seguito alla svalutazione di circa un terzo della corona nordica intervenuta nel 2° semestre 1932.

Una ulteriore svalutazione della corona danese è stata compensata a partire dal 1° aprile 1933.

I prodotti del traffico hanno accusato una contrazione del 16% rispetto all'anno precedente, passando da lire 1.924.000 nel 1931 a lire 1.600.000 nel 1932.

Traffico Italo-Germanico. — I prodotti del traffico merci italo-germanico hanno subito un sensibile regresso passando da 38 milioni di lire nel 1931 a 24 milioni nel 1932 per quanto riguarda l'esportazione dall'Italia e da 13 milioni di lire nel 1931 a 10 milioni circa nel 1932 per quanto riguarda l'importazione dalla Germania.

Traffico Italo-Jugoslavo. — Nel traffico merci italo-jugoslavo i prodotti hanno segnato un leggero miglioramento e passano da milioni 19,1 nel 1931 (lire 14,5 milioni + Dinari 17 milioni) a milioni 21,4 nel 1932 (lire 16 milioni + Dinari 20 milioni).

SERVIZI CUMULATIVI E DIVERSI.

16. Servizi cumulativi e di corrispondenza. — *Attivazione di servizi.* — Durante l'esercizio 1932-33 sono stati attivati i servizi indicati qui appresso:

il servizio cumulativo dei viaggiatori, bagagli e merci con le ferrovie Roma-Civita Castellana-Viterbo, Adria-Ariano Polesine, Martina Franca-Taranto, e con le linee Lecce-Zollino-Gallipoli e Zollino-Maglie-Otranto cedute dallo Stato in esercizio alla Società Ferrovie del Sud-Est; il servizio cumulativo dei viaggiatori e bagagli e quello di corrispondenza merci con la ferrovia Rimini-S. Marino e con le linee Crotone-Petilia Policastro e Atena-Marsiconuovo delle ferrovie Calabro-Lucane; il servizio cumulativo dei viaggiatori e bagagli con le ferrovie Mestre-Piove di Sacco ed Ora-Predazzo; il servizio cumulativo delle merci con le tramvie S. Severo-Torremaggiore, Verona-Grezzana, Verona- S. Michele Extra, Caldiero-Tregnago e Sambonifacio-S. Giovanni Ilarione; il servizio cumulativo ferroviario-marittimo dei viaggiatori e bagagli: con Fiume (transito di Ancona), con Rodi (transiti di Bari e Brindisi) e con Durazzo (transito di Bari); il servizio cumulativo ferroviario-marittimo dei viaggiatori, bagagli e merci con Zara (transito di Ancona); il servizio di corrispondenza delle merci con la Ferrovia delle Dolomiti.

Convenzioni con ferrovie secondarie e tramvie. — Furono stipulate convenzioni:

a) *di servizio cumulativo:*

con la Compagnia adriatica di navigazione (servizio ferroviario marittimo con Fiume, Zara, Durazzo e Rodi), con la ferrovia Monza-Molteno per il proseguimento dei treni della secondaria sul tratto Molteno-Lecco (2^a appendice), con la ferrovia Santhià-Biella (nuova convenzione), con l'Amministrazione provinciale di Verona (per le linee tramviarie da essa esercitate), con la ferrovia Voghera-Varzi e con la ferrovia Ora-Predazzo (atto d'obbligo);

b) *di servizio di corrispondenza:*

con le ferrovie Calabro-Lucane per le linee Atena-Marsiconuovo e Crotone-Petilia Policastro, con la ferrovia dell'Alto Pistoiese (1^a appendice) e con la ferrovia delle Dolomiti (1^a appendice);

c) *di scambio merci:*

con la Società ferrovie del Ticino (2^a appendice).

17. **Servizi portuali e lacuali.** — Durante l'esercizio 1932-33 sono stati stipulati tre contratti attivi.

18. **Servizio doganale.** — Tra i provvedimenti adottati durante l'esercizio 1932-33 per migliorare il servizio doganale prestato dalla ferrovia, sono degni di nota i seguenti:

a) condotte a termine le relative pratiche iniziate nel precedente esercizio con le competenti autorità e con la Società di navigazione interessata, a partire dall'agosto 1932 sono state ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna le merci vincolate a dogana;

b) sono state del pari condotte a termine le trattative iniziate pure nel precedente esercizio col Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, ottenendosi dal settembre 1932 l'istituzione del servizio fitopatologico a Bolzano per ridurre le spese a carico dei trasporti di prodotti vegetali soggetti a visita fitosanitaria, prima effettuata dal delegato fitopatologico di Verona;

c) d'accordo con la Direzione generale della marina mercantile, coi Ministeri degli affari esteri, delle corporazioni, della giustizia, delle colonie e delle finanze, e con gli altri Enti interessati, è stato elaborato il R. decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 154, circa l'indicazione del peso sui grossi colli, quando esso sia di 1000 chilogrammi o più, per le spedizioni per via d'acqua. In proposito sono state anche emanate disposizioni per l'applicazione di detto R. decreto-legge in quanto si riferisce ai servizi cumulativi ferroviari-marittimi;

d) d'accordo col Ministero dell'interno sono stati adottati provvedimenti per l'utilizzazione dei carri esteri di origine nel proseguimento dei trasporti di bestiame da Prestrane Mattegna, dopo la prescritta prova della tubercolina, evitandosi così alla ferrovia gli oneri dell'invio a vuoto dei detti carri a Trieste S. Sabba per la disinfezione;

f) d'accordo con le ferrovie P. L. M. e con le autorità di pubblica sicurezza italiane e francesi, è stato migliorato a Ventimiglia, rendendolo più rapido, il servizio di verifica passaporti dei viaggiatori attraverso quel transito da parte tanto della polizia italiana quanto di quella francese, provvedendosi, con l'istituzione di appositi altri sportelli, a tenere separati i viaggiatori di 1^a e 2^a da quelli di 3^a classe;

g) d'accordo con la Direzione generale della marina mercantile si è deciso di istituire, nei porti di Genova e Napoli, un servizio completo bagagli e relative operazioni doganali nell'interesse dei viaggiatori da e per il mare e specialmente di quelli delle classi economiche. All'uopo sono in corso le ultime pratiche per l'attuazione del servizio suddetto a breve scadenza;

h) con la partecipazione dei rappresentanti del Ministero delle finanze, sono state tenute varie riunioni con le ferrovie estere interessate nei traffici adriatici, al fine di ridurre le spese confinali a carico dei trasporti in transito per l'Italia. Con l'occasione si è provveduto ad una radicale riforma delle tariffe dei corrispettivi ferroviari per le formalità doganali, conglobando le vecchie tasse di commissione e facchinaggio in un unico corrispettivo, che per le merci nazionali in esportazione e per quelle estere in transito, è stato anche fissato in una cifra media a *forfait* applicabile a tutti i trasporti a carro o da considerarsi come tali. I corrispettivi per il transito sono stati poi sensibilmente ridotti specialmente in base al criterio del numero dei paesi esteri attraversati o da attraversare. La riforma entrerà in vigore nel luglio 1933;

l) in seguito ad accordi intervenuti tra S. E. il Ministro delle comunicazioni e quello delle finanze ed in relazione ai provvedimenti di cui al punto precedente, l'Amministrazione doganale, in accoglimento delle ripetute richieste di quella ferroviaria, ha assunto a proprio carico le indennità di fuori orario, di fuori circuito e di missione relative al servizio merci nelle stazioni di confine da Brennero a Fiume e al servizio viaggiatori (visite bagagli in corsa treno) in tutte le stazioni di confine;

m) d'accordo col Ministero delle finanze, al fine di favorire il movimento dei forestieri, sono state istituite sezioni doganali bagagli presso le stazioni di S. Margherita Ligure ed Alassio;

n) in collaborazione col Ministero delle corporazioni è stato provveduto alla emanazione e all'applicazione delle disposizioni relative agli albi degli esportatori di prodotti ortofrutticoli ed agrumari.

I risultati finanziari ottenuti dalle prestazioni che l'Amministrazione rende nel servizio doganale sono i seguenti:

Introiti delle agenzie doganali per tasse di commissione, facchinaggio doganale, ecc.:

Esercizio 1932-33	lire	9.492.947,10
Esercizio 1931-32	»	11.502.690,75
		<hr/>
Diminuzione ...	lire	2.009.743,65
		<hr/>

La diminuzione degli introiti è in relazione alla contrazione del traffico.

Le passività emerse dalle vertenze doganali durante l'esercizio 1932-33 risultano dal quadro seguente, in confronto di quelle dell'esercizio precedente:

ANNO	IMPORTO PAGATO lire	AMMONTARE IN LIRE DEI RECUPERI FATTI			RESIDUO PASSIVO
		Dalle parti e dalle Intendenze di Finanza	Dalle ferrovie estere corrispondenti	Per addebiti al personale	
1932-33	213.179,15	158.349,85	4.160,44	2.674,55	47.994,31
1931-32	262.149,86	161.400,05	5.165,56	2.483,60	93.100,65

Il residuo passivo, sensibilmente minore di quello dell'esercizio precedente e già compreso in quello complessivo degli indennizzi per anormalità, trova sufficiente margine negli utili provenienti dal servizio di cui trattasi.

19. **Contenzioso.** — Nell'esercizio 1932-33 le cause inerenti al contratto di trasporto di cose e di persone trattate dall'Amministrazione dinanzi alle Regie preture del Regno ed agli Uffici di conciliazione, come da R. decreto-legge 5 aprile 1925, n. 397, a mezzo delle Sezioni commerciali e del traffico, assommarono complessivamente a **8.100** (2.238 di Pretura e 5.862 di Conciliatura), di cui 5.060 già pendenti al 30 giugno 1932 e 3.040 introdotte durante l'esercizio. Le cause definite dal 1° luglio 1932 al 30 giugno 1933 sono state **3.004** (615 di Pretura e 2.389 di Conciliatura), con un onere complessivo di lire **129.902,18** ed un introito di lire **466.666,14**.

Al termine dell'esercizio rimasero pendenti 5.096 cause (1.623 di Pretura e 3.473 di Conciliatura) con una differenza in più di 36 rispetto al numero delle cause (5.060) pendenti al 30 giugno 1932.

20. **Indennizzi per danni alle persone.** — Le vertenze bonariamente definite per infortuni avvenuti nell'esercizio 1932-33 furono **105** per un importo di lire **135.030,10**

Vennero inoltre liquidate in via bonaria, transatte in corso di lite e definite in esecuzione di sentenze **220** vertenze relative ad infortuni avvenuti in esercizi precedenti, per un importo di » **3.188.356,82**

In complesso vertenze riguardanti casi di provata responsabilità della ferrovia **325** per » **3.323.386,92**

Le pratiche esaminate ascendono a circa 3.350 di cui oltre la metà riguardanti casi di provata irresponsabilità dell'Amministrazione.

21. **Indennizzi per anormalità nei trasporti delle cose.** — I diversi indennizzi liquidati nel 1932-33 per irregolarità nel trasporto merci e le variazioni rispetto ai corrispondenti dati dell'esercizio 1931-32 risultano dal seguente prospetto:

OGGETTO DEI RECLAMI	NUMERO DEI RECLAMI (liquidati)		SPESA PER INDENNIZZI (tenuto conto dei recuperi)		
	Anno 1932-33	Variazioni rispetto al 1931-32	Anno 1932-33	Variazioni rispetto al 1931-32	
Avarie.....	12.274	— 3.387	557.827,11	— 892.694,83	— 62 %
Furti.....	627	— 138	33.532,98	— 36.557,73	— 52 %
Mancanze.....	1.806	— 393	57.262,52	— 48.218,71	— 46 %
Ritardi.....	439	— 278	4.282,86	— 11.215,75	— 72 %
TOTALI...	15.146	— 4.196	(1) 652.905,47	— 988.687,02	— 60 %

(1) Nel bilancio dell'esercizio 1932-33 la spesa, al netto dei recuperi per indennizzi, rilievi ed anormalità nei trasporti delle cose, figura nella cifra di lire 1.771.371,46, perchè in questa vennero comprese altre passività (dell'importo di lire 1.118.465,99) riguardanti titoli che non hanno una propria relazione con le anormalità nei trasporti delle cose.

L'esiguità delle somme corrisposte sta ad indicare l'elevato grado di regolarità ormai raggiunto nell'esecuzione dei trasporti. Le somme stesse rappresentano nel complesso una diminuzione del **60 %** rispetto all'esercizio precedente.

I reclami presentati durante l'esercizio furono **39.808**, cosicchè, tenendo conto dei **12.162** reclami rimasti da liquidare nell'esercizio precedente, si ebbero in tutto nell'esercizio 1932-33 da definire **51.970** reclami. Di questi furono liquidati, come risulta dal prospetto sopra riportato, **15.146**, furono abbandonati o respinti **26.611** e rimasero da definire **10.213**.

Durante l'esercizio 1932-33 si sono verificate, nei trasporti delle merci e dei bagagli, **1.186** mancanze di fronte a **869** eccedenze.

Nell'esercizio precedente eransi verificate 1.235 mancanze di fronte a 1.157 eccedenze.

Nel detto esercizio 1932-33 sono stati inoltre denunciati **1.360** furti e manomissioni per un danno presunto di lire **207.508**.

Nell'esercizio precedente erano stati denunciati 1.655 furti e manomissioni per un danno presunto di lire 312.793.

Con la scadenza dei contratti per l'appalto dei servizi di vigilanza negli Scali marittimi di Napoli e di Genova, avvenuta rispettivamente il 15 e 31 dicembre 1932, il servizio di vigilanza per prevenzione e repressione furti è stato assunto dalla Milizia ferroviaria che quindi attualmente esercita la vigilanza stessa in tutte le stazioni e gli scali della rete.

22. Esercizio dei caffè ristoratori e concessioni varie. — L'importo complessivo dei canoni percepiti nell'esercizio 1932-33 per contratti relativi alle concessioni di caffè ristoratore delle stazioni è stato di lire **6.190.435**, in confronto a lire 7.099.686 introitate nell'esercizio precedente. Il minore introito di lire 909.251 è dovuto a diverse riduzioni di canone che sono state concesse in seguito ad accertati contrazione negli incassi di taluni esercizi, anche di notevole importanza.

Nelle concessioni di rivendite private, fra l'ammontare dei canoni riscossa nel precedente esercizio in confronto a quello 1932-33, è stata accertata una diminuzione di sole lire **25.880**.

Per le concessioni varie (rivendite di fiori, alberghi diurni, uffici di cambio-valute, compilazione documenti di trasporto, ecc.), si è invece ottenuto un aumento complessivo di lire **126.825**.

Anche negli introiti degli affitti di locali ed aree nelle stazioni si è ottenuto un aumento di lire **327.795** dovuto particolarmente alla regolarizzazione, durante l'esercizio 1932-33, di alcune concessioni accordate a privati e ad Enti Statali nella stazione di Milano centrale.

Nella gestione dei biglietti d'ingresso nelle stazioni è stato accertato un aumento da 6.055.312 a **6.140.359** nel quantitativo dei biglietti distribuiti e da lire 2.028.529 a lire **2.057.020** nelle somme introitate dalla ferrovia.

Nella gestione degli apparecchi automatici (bilancie per persone e distributori di oggetti diversi) si è verificata una diminuzione nella percentuale introitata dalla ferrovia da lire 113.180 a lire **102.610**.

Gli utili netti della gestione pubblicità nelle stazioni e sui carri merci ammontano a complessive lire **500.563,40** le quali, in applicazione del Decreto luogotenente-

ziale 1° agosto 1918, n. 1197, sono devolute all'Opera di Previdenza pel personale ferroviario dello Stato.

La gestione della pubblicità nelle carrozze è stata completamente inattiva per inadempienza della società concessionaria.

Gli utili netti della gestione rivendita libri e giornali nelle stazioni ammontano a lire **809.109,60**, delle quali lire 50.000, a corpo, sono devolute all'Opera di Previdenza per il personale ferroviario dello Stato.

23. **Controllo dei prodotti.** — Gli Uffici di controllo, esercitando la loro azione di riscontro sulle operazioni contabili delle stazioni ed agenzie e sulla applicazione delle tasse, hanno emessi rilievi a debito per minori esazioni per l'ammontare di lire **8.742.200** ed hanno effettuati rimborsi per eccedenze di tasse, compresi quelli di competenza delle stazioni, per lire 10.176.536.

Su un complesso di **20.293.269** di spedizioni **608.709** furono gravate di assegno per lire **157.436.338**.

Le spese anticipate ai mittenti delle spedizioni e le spese doganali gravate su trasporti raggiunsero, complessivamente, lire **148.009.979**.

L'impianto meccanico, costituito presso i Controlli merci di Torino e di Firenze, ha provveduto per la rilevazione dei dati relativi ai trasporti a carro ed a collettame di peso uguale o superiore ai 2000 chilogrammi ed ha eseguito qualche rilevazione saltuaria anche per i trasporti in piccole partite.

CAPO VIII.

SERVIZI VARI E GESTIONI SPECIALI.

APPROVVIGIONAMENTI.

1. **Considerazioni generali sul mercato delle forniture.** — Nel corso dell'esercizio 1932-33 il mercato delle merci ha continuato a risentire le influenze della crisi mondiale e le medie dei prezzi hanno accusato in complesso un'ulteriore riduzione.

Il senso di ottimismo, diffusosi in conseguenza degli accordi di Losanna e dei tentativi fatti negli Stati Uniti per stimolare l'attività economica, ha determinato un aumento dei prezzi nei primi tre mesi; ma dall'ottobre in poi tale rialzo, di carattere speculativo e non seguito da un aumento nell'attività industriale, è andato annullandosi ed i prezzi sono discesi anzi al disotto delle precedenti posizioni, risentendo specialmente dello sfavorevole andamento assunto dai rapporti internazionali. La breve ripresa, che apparve in gennaio, non è valsa ad alterare sostanzialmente la tendenza del mercato, che rimase debole fino a marzo, quando i nuovi sviluppi della politica economica degli Stati Uniti, e in particolare la svalutazione del dollaro avvenuta nell'aprile 1933, determinarono un movimento al rialzo, che si propagò anche negli altri paesi.

Rispetto al precedente anno finanziario si notano le seguenti variazioni nei prezzi delle materie di maggiore impiego nelle ferrovie.

Carbone, diminuzione dell'8,3 %, alla quale contribuisce la discesa dei noli ed il deprezzamento della sterlina. Prodotti siderurgici, ribassi dal 3,7 % (acciaio in barre al carbonio) al 6,5 % (ferro omogeneo in barre) e al 9 % (ghisa in pani).

Stagno, aumento del 10 %. Rame, diminuzione del 20 %. La nafta fluidissima, aumento del 28 %; quella pesante, aumento del 6 %; benzina, aumento del 10 %. Olio lubrificante per cilindri, aumento del 3,2 %; olio minerale scuro, diminuzione del 2,9 %. Sono in diminuzione il legno rovere in tavole, (5,9 %); pitch-pine, (6 %); l'abete in tavole (15 %) e il larice (19 %). la cellulosa greggia andante, (36 %), l'ottone in barre (18 %), il piombo in pani (18 %), le lane lavate Sardegna (17 %), lane lavate Australia (15 %), il piombo in tubi (15 %), la carta da stampa satinata comune (14 %), l'olio di lin ocotto (14 %), l'olio di catrame (11 %), il carburo di calcio (6 %), i cristalli in lastre spessore mm. 5 a 8 (3,5 %), la soda Solway (2,5 %), il filato di lino (1,5 %), l'olio di colza (1,4 %), le lampadine elettriche (1 %). Sono invece in aumento: la pece (17 %), i filati di canapa (16 %), la canapa grezza (12 %), le lastre mezzo cristallo (10 %), i filati di cotone 1^a base 12 unico (3,6 %), l'acqua ragia (3,3 %), l'ossigeno (2,7 %).

2. **Notizie generali sulle forniture.** — Nell'esercizio 1932-33 le ordinazioni dei materiali da lavoro, di esercizio e di consumo (esclusi i carboni, i rotabili ed i materiali extra fabbisogno occorrenti all'elettrificazione delle linee) furono inferiori del 27 % a quelle del corrispondente periodo dello scorso esercizio.

Di regola, alle forniture di più rilevante importo si è provveduto mediante l'esperimento di licitazione privata ricorrendo alla trattativa privata, nei casi di acquisti di particolare urgenza di macchinari e di materiali aventi carattere o natura speciale e per i quali non era compatibile, con le esigenze del momento, l'esperimento della licitazione privata.

Furono anche esperite trattative private in caso di annullamento totale o parziale di gare indette precedentemente od a seguito di quelle riuscite di nessun effetto, ottenendosene, quasi sempre, condizioni di prezzo più vantaggiose.

Durante l'esercizio 1932-33 furono presentate 475 nuove domande di ditte per l'iscrizione nell'albo dei fornitori dell'Amministrazione, ma soltanto per 408 essa fu deliberata in seguito a favorevoli accertamenti tecnici ed amministrativi.

Furono invece depennate 316 ditte per cessazione di lavoro, per fallimento, per fusioni e, in qualche caso, per inadempienze contrattuali.

Durante l'esercizio furono esperite 6 aste pubbliche, 521 licitazioni private e 714 trattative private e furono stipulati 1.126 contratti formali, oltre a varie contrattazioni risultanti da corrispondenza secondo l'uso del commercio ed i piccoli acquisti per compra-vendita di merce pronta.

La quasi totalità delle forniture venne collocata sul mercato nazionale, restringendo gli acquisti di materiale estero alle materie prime mancanti in Italia (rame, carbone, olii minerali, ecc.) e ad alcuni macchinari e materiali speciali o brevettati, non ancora prodotti dall'industria nazionale.

Come nei precedenti esercizi, l'approvvigionamento delle piastre, fasciame, tubi, fili e conduttori di rame, come pure di zoccoli per freni, tubi bollitori, molle, ecc. è stato eseguito mediante la cessione, per trasformazione, di semilavorati nonchè di rottami di proprietà dell'Amministrazione, pagando alle ditte il solo prezzo della confezione.

Si sono pure concluse permutate di metalli ricchi fuori uso per ottenere forniture di bronzo in pani del titolo prescritto.

Allo scopo poi di portare il minore ingombro possibile ai magazzini si è continuato a seguire per l'acquisto di alcuni materiali (carburo di calcio, ossigeno, lino-leum e cotone in filetti, ecc.) il sistema dei *contratti aperti* che presentano il vantaggio di potere ottenere le consegne del materiale a misura del bisogno.

Hanno poi continuato ad avere vigore i *contratti continuativi* stipulati in esercizi precedenti riguardanti gli impermeabili da lavoro, gli impermeabili gommati neri

per ferrovieri, gli impermeabili grigio scuri per militi ed i copertoni per carri merci e si sono stipulati nuovi contratti continuativi per la fornitura del vestiario, dei biglietti a cartoncino e dei pezzi di ricambio per veicoli (cerchioni, otturatori, cuscinetti, ecc.).

3. **Spese incontrate per gli acquisti** — Nell'esercizio 1932-33 le liquidazioni degli acquisti (compresi quelli in conto patrimoniale) effettuate dal Servizio approvvigionamenti, importarono la spesa di lire **523.468.581,73** (contro lire 755.696.682,18 del precedente esercizio) come è qui appresso specificato:

Carbone tedesco	lire	10.162.305,84
Carbone inglese.....	»	2.831.826 —
Carbone russo (consegna cif.).....	»	182.840,30
Carboni nazionali	»	231.096,80
Coke metallurgico.....	»	909.953,25
Spese per noli, trasbordi, tasse doganali e portuarie per carbone	»	5.663.292,91
Autoassicurazione per trasporti marittimi dei carboni	»	33.116,18
Combustibili liquidi, lubrificanti e materiali di uso affine	»	26.544.712,19
Materiale rotabile.....	»	124.996.650,05
Materiale natante.....	»	3.487.332,86
Automezzi e pezzi di ricambio	»	736.550,16
Macchinario per officina.....	»	4.399.803,55
Pezzi di ricambio per rotabili	»	37.786.149,45
Traverse e legnami per armamento.....	»	45.239.511,89
Materiali metallici per armamento.....	»	78.781.271,32
Meccanismi fissi e di sicurezza	»	1.700.746,88
Materiali per servizio d'acqua	»	846.014,95
Materiali per apparati centrali e di blocco	»	2.981.355,62
Attrezzi da lavoro.....	»	2.355.471,22
Materiali metallici da lavoro	»	117.556.444,81
Materiali per impianti elettrici.....	»	14.705.792,61
Materiali ed oggetti di consumo e di esercizio	»	28.794.626,20
Vestiario	»	5.066.156,05
Stampati e cancelleria	»	4.814.859,88
Avvisi, orari e pubblicazioni varie	»	2.116.374,20
Materiale speciale sanitario	»	544.326,56
Furono inoltre eseguite le seguenti altre liquidazioni:		
Per la Gestione speciale viveri « La Provvida »: materiali e generi diversi per	»	168.192.161,97

Per l'Amministrazione dei servizi postali e telegrafici: materiali per uffici telegrafici e fonotelegrafici, materiali per officina, pali di legno, solfato di rame e diversi.....	lire	12.837.417,90
Per le Aziende petroli e boschi dell'Albania: tubazioni per pozzi petroliferi	»	1.742.806,73
Per l'Amministrazione della marina mercantile: materiali per uffici marittimi	»	13.826,20
Per il Ministero delle colonie: materiale rotabile, telegrafico e telefonico	»	1.163.923,66
Per il Ministero della marina: materiale telegrafico e telefonico..	»	145.174,83
Per il Ministero dell'aeronautica: materiale telegrafico e telefonico	»	119.069,70
Per il Ministero dei lavori pubblici: materiale telegrafico e telefonico	»	8.941 —
Per il Ministero della grazia e giustizia: materiale telegrafico e telefonico	»	2.864 —
Per il Ministero delle finanze: materiale telegrafico e telefonico..	»	162.800,16
Per il Ministero degli esteri: materiale telegrafico e telefonico...	»	32.324,52
Per il Ministero degli interni: materiale telegrafico e telefonico	»	346.809,84

Le liquidazioni degli acquisti per conto dell'Amministrazione ferroviaria risultano, pertanto, inferiori di lire 232.228.100,45 a quelle dell'esercizio 1931-32 e ciò malgrado le maggiori spese erogate per l'acquisto dei materiali occorrenti all'elettrificazione delle linee e degli altri destinati a costituire scorte speciali di interesse generale.

4. Approvvigionamento e scorte carboni. — Le consegne dei carboni inglesi e tedeschi, in base ai contratti ed agli accordi che erano stati stipulati negli scorsi esercizi, si esaurirono col giugno 1932, per cui solo gli ultimi arrivi, e per lievi quantitativi, si effettuarono nell'esercizio 1932-33.

Si ebbe poi una pausa nelle forniture di carboni seguita nella seconda metà dell'esercizio da nuovi contratti stipulati in Germania (bacino della Ruhr) ed in Inghilterra (bacino di Cardiff e Newport).

Si fecero anche piccoli acquisti *cif* di carbone russo (bacino del Donetz) per esperimenti.

Dall'industria nazionale si acquistarono carboni speciali e coke metallurgico.

In totale durante l'esercizio si ebbero le seguenti forniture:

Carbone tedesco	tonn.	177.663
Carbone inglese	»	47.321
Carbone russo	»	2.430
Carboni nazionali	»	2.764
Coke metallurgico nazionale	»	7.521
TOTALE ... tonn.		237.699

mentre nell'esercizio precedente le forniture furono di tonnellate 1.135.907.

Anche nell'esercizio 1932-33 le ferrovie dello Stato provvidero a forniture di carbone per conto di altre Amministrazioni di Stato, ed in particolare l'ufficio di Cardiff trattò acquisti di carboni inglesi per la R. marina e per il Ministero delle colonie.

Noleggio vapori. — I trasporti dei carboni da Rotterdam, da Emden e dal Canale di Bristol ai porti italiani furono eseguiti tutti con vapori di bandiera nazionale e precisamente:

da Rotterdam.....	vapori	22	per	tonn.	171.872
da Emden.....	»	1	»	»	5.791
dal Canale di Bristol	»	7	»	»	47.321

Le spese di noleggio, tenuto conto della deduzione del compenso per tiraggio che viene rimborsato dagli armatori, ammontarono complessivamente a lire **3.484.115,31** con una media di lire **15,49** per tonnellata in confronto di lire 21,90 dell'esercizio precedente.

La notevole minore spesa di lire 6,41 a tonnellata verificatasi nei noli, è dovuta principalmente alla svalutazione della sterlina che, per quanto iniziata nell'esercizio precedente (settembre 1931), tuttavia non aveva avuto molta influenza sulle rate di nolo a motivo che gran parte delle forniture, a quell'epoca, erano già state espletate.

Agglomerati. — Tenuto conto delle abbondanti scorte e dei limitati consumi, nell'esercizio 1932-33 non si fecero approvvigionamenti di mattonelle.

Trasbordi. — La spesa complessiva per le operazioni di trasbordo, da vapore a vagone, fu di lire **1.420.012,55** e cioè in media lire **6,24** per tonnellata, contro lire 6,56 del precedente esercizio.

Scorte di carbone. — Le scorte al 30 giugno 1933 ascendevano complessivamente a tonnellate **1.162.307** (tonnellate 917.114 di carbone fossile e tonnellate 245.193 di mattonelle), mentre erano al 30 giugno 1932 di tonnellate 3.137.507.

Somministrazioni ed impieghi di combustibili solidi. — Le somministrazioni di combustibili solidi ai Servizi dell'esercizio, così per la trazione, come per gli altri impieghi (escluse le vendite) furono ripartite come segue:

Carbone tedesco	tonn.	975.464
Carbone inglese	»	1.082.986
Carbone polacco (da rimanenze di precedenti esercizi).....	»	783
Carbone russo	»	2.430
Mattonelle	»	100.368
Carboni speciali	»	5.354
TOTALE... tonn.		<u>2.167.385</u>

Si somministrarono inoltre tonnellate **34.741** di legna.

Si indicano le percentuali dei vari carboni somministrati:

Carbone tedesco.....	45,00%
Carbone inglese	49,97%
Carbone polacco.....	0,04%
Carbone russo.....	0,11%
Mattonelle	4,63%
Carboni speciali.....	0,25%
TOTALE... <u>100,00%</u>	

Vendite di carbone. — Le vendite di carboni fossili, di coke e di mattonelle per complessive tonnellate **45.514** furono, per la massima parte, effettuate ad Enti Statali, in lieve quantità alle industrie nazionali, ed in nessun caso a commercianti.

Prezzi di addebito dei combustibili. — Il prezzo mensile di addebito per le somministrazioni ai Servizi dell'Amministrazione del carbone da vapore, è stato di lire **100** la tonnellata per i primi 11 mesi e di lire **99** nel giugno 1933.

Il prezzo di distribuzione delle mattonelle fu mensilmente di lire **130** la tonnellata.

Uffici di sorveglianza all'estero. — L'ufficio di Cardiff continuò ad assicurare i controlli delle forniture di carbone inglese, alla sua caricazione e spedizione in Italia per un totale di tonnellate metriche **40.210** su **6** vapori e provvide all'acquisto e alla spedizione di tonnellate **6.000** di rame, tonnellate **10.900** di olii, mc. **600** di legnami e di altri materiali.

Spedì per conto della R. marina tonnellate **36.700** di carbone su **5** vapori, e per conto del Ministero delle colonie tonnellate **3.300** di mattonelle su di un vapore.

L'ufficio di Essen provvide al ritiro, al controllo ed all'istradamento di tonnellate **220.606** di carbone, di tonnellate **4.703** di olio di catrame e di vari altri materiali, specialmente di quelli per i sondaggi petroliferi dell'Albania.

Lo stesso ufficio, a mezzo dell'Agenzia di Rotterdam, esercitò la sorveglianza sui ricevimenti e i trasbordi a quel porto, per l'invio in Italia di tonnellate **187.981** di carbone su **25** vapori.

5. Legna ed altri combustibili nazionali. — Durante l'esercizio non fu fatto alcun acquisto di legna da ardere, essendosi continuato ad utilizzare il legname proveniente dalla riparazione e demolizione di rotabili, nonchè quello costituito dai ritagli e scarti di officina e dagli imballaggi.

Per l'approvvigionamento di carbone dolce e carbonella furono acquistati quintali **4.750** per lire **64.842** di fronte a quintali 5.260 per lire 87.400 dell'esercizio precedente.

6. Combustibili liquidi, lubrificanti e materiali di uso affine. — Per il rifornimento di questi prodotti furono passate ordinazioni all'industria nazionale ed estera per complessive lire **31.046.497** con una minore spesa di lire 3.420.062,50 in confronto dell'esercizio precedente.

Per l'olio di catrame, occorrente per l'iniezione delle traverse, si ordinarono tonnellate **8.014** sul mercato nazionale e tonnellate **11.253** sul mercato inglese, per complessive lire **5.754.109**, a prezzi di circa il 28 % inferiori a quelli del precedente esercizio.

Prezzi pure di circa il 29 % inferiori si ebbero per l'olio di lino cotto e crudo, di cui si acquistarono quintali **18.930** per lire **3.124.579**.

Sul mercato nazionale si acquistarono tonnellate **1.200** di olio vegetale per illuminazione per lire **4.224.000**.

Le forniture di olii lubrificanti vennero collocate nella quasi totalità sul mercato americano, acquistando tonnellate **1.350** di olio per cilindri per lire **2.477.663** e tonnellate **6.500** di olio minerale scuro per boccole con una spesa di lire **5.500.235**.

In confronto dell'esercizio precedente, i prezzi ribassarono in media del 7 %.

Per le forniture di nafte-semidense e fluidissime — tonnellate **10.453** per lire **2.724.666** — si pagarono prezzi di circa il 24 % più elevati di quelli del precedente esercizio, in dipendenza dell'aumento della tassa di vendita avutosi per le nafte di minore densità.

Riassumendo, dalle ditte nazionali si acquistarono: una parte dell'olio di catrame e della nafta, l'olio vegetale, l'olio di lino, il petrolio, la benzina, l'olio per trasformatori, la glicerina e vari lubrificanti, rilasciando ordinazioni per lire **19.351.272**;

dalle ditte estere gli olii per cilindri, l'olio minerale scuro per boccole, parte dell'olio di catrame e della nafta e qualche lubrificante minore per un totale di lire **11.695.225**.

7. Materiali metallici per armamento, per servizio d'acqua e per meccanismi. —

Materiali metallici per armamento:

Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1931-32...	lire	94.525.727,70
Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1932-33...	»	107.166.154,74
		<hr/>
Differenza in più...	lire	12.640.427,04
		<hr/>

Per l'acquisto di materiali d'armamento occorrenti per la elettrificazione delle linee si ebbe una maggiore spesa di circa 30 milioni di lire, senza di che, nell'esercizio si sarebbe avuta una minore spesa di circa 18 milioni rispetto al 1931-32.

Furono acquistati materiali di provenienza estera per l'importo di lire **99.899,73** da usarsi per esperimenti.

Materiali per servizio d'acqua e per tubazioni petrolifere:

Ordinazioni emesse nell'esercizio 1931-32	lire	949.578,45
Ordinazioni emesse nell'esercizio 1932-33	»	874.166,90
		<hr/>
Differenza in meno...	lire	75.411,55
		<hr/>

Per conto dell'Azienda petroli dell'Albania furono anche acquistate tubazioni per pozzi petroliferi per l'importo di lire **1.288.795,98**.

Meccanismi fissi (piattaforme, gru, stadere a ponte, ecc.)

Materiale Decauville e vario:

Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1931-32	lire	1.090.870,45
Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1932-33	»	2.153.194,14
		<hr/>
Differenza in più...	lire	1.062.323,69
		<hr/>

La maggiore spesa è dovuta alla necessità di più larghi acquisti per far fronte ai bisogni dell'esercizio.

Meccanismi fissi di segnalamento e di sicurezza e materiali per detti:

Ordinazioni emesse nell'esercizio 1931-32	lire	3.480.273,01
Ordinazioni emesse nell'esercizio 1932-33	»	3.741.706,25
		<hr/>
Differenza in più...	lire	261.433,24
		<hr/>

Anche per questi materiali la maggiore spesa è dovuta a più larghi acquisti per le necessità dell'esercizio.

8. Legnami d'armamento, traverse di ferro, pali di legno (per telegrafo, telefono, ecc.) e materiali di linea. — Legnami d'armamento:

Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1931-32	lire	41.159.969
Ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1932-33	»	27.251.626
Differenza in meno ...	lire	<u>13.908.343</u>

La minore spesa va attribuita alla diminuzione degli acquisti di traverse ed ai prezzi più vantaggiosi ottenuti negli acquisti.

Le forniture dei legnami furono così ripartite:

1931-32 traverse	2.548.000	— legnami speciali...	mc.	8.548
1932-33 »	2.022.350	— » »	»	11.330
Differenza in meno ...	<u>525.650</u>	— Differenza in più...	mc.	<u>2.782</u>

Dette forniture sono state collocate nella loro totalità sul mercato nazionale.

In conto forniture aggiudicate nell'esercizio 1932-33 e di quelle non saldate nell'esercizio precedente, si sono ricevute **1.983.724** traverse e mc. **10.340** di legnami speciali.

I contratti per la iniezione delle traverse e dei legnami speciali, che già nel precedente esercizio avevano segnato un ribasso del 5 % nei prezzi, furono rinnovati nell'esercizio che si considera con un'ulteriore ribasso del 5 % sui prezzi stessi.

Nei cantieri privati sono stati iniettati circa **1.067.918** traverse e mc. **4.908** di legnami speciali.

Nel nostro cantiere di Livorno e dal treno cantiere sono state iniettate **888.781** traverse e **4.200** mc. di legnami speciali.

Traverse di ferro. — Nell'esercizio si sono acquistate **90.000** traverse di ferro per linea a scartamento normale per un importo di lire **4.731.570**, mentre che nell'esercizio passato si fecero acquisti di complessive 100.000 traverse per l'ammontare di lire 5.160.780.

Pali di legno per telegrafo e per telefono. — Per le linee telegrafiche e telefoniche dell'Amministrazione sono stati complessivamente acquistati **13.550** pali di castagno selvatico per un importo di lire **567.477**, nonchè **500** pali di cemento armato centrifugato per lire **77.523**.

Per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi si acquistarono:

53.000 pali di pino iniettato col sistema Kyan ...	lire	1.561.660
36.760 pali di castagno selvatico	»	978.048
1.090 pali di larice rosso	»	44.001
2.000 pali di pino silvestre del Carso	»	43.850
TOTALE ...	lire	<u>2.627.559</u>

Anche per conto di altre Amministrazioni dello Stato furono ordinati **4.903** pali di castagno per un importo di lire **174.300**.

Tutti i pali di cui sopra sono stati forniti dall'industria nazionale.

Materiali diversi per la linea. — Sono state rilasciate ordinazioni di materiali vari in legno per la linea e per l'armamento (listelli per cancellate, cavicchi per traverse, filagne, passoni di castagno, ecc.) per un complessivo importo di lire **1.271.986**.

9. **Materiale rotabile, autoveicoli, macchinari di officina e pezzi di ricambio.** — Nell'esercizio 1932-33 furono rilasciate in complesso **660** ordinazioni per un importo di lire **112.873.110,20**, di cui lire **3.650.823,70** per conto di altre gestioni ed amministrazioni.

La ripartizione della spesa risulta dal seguente prospetto.

MATERIALE	FERROVIE DELLO STATO		GESTIONE VIVERI		POSTE E TELEGRAFATI		MARINA MERCANTILE		MINISTERO GUERRA		MINISTERO COLONIE		TOTALE	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Locomotive a vapore ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Locomotive elettriche..	7	64.019.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autovetture rapide su rotaie	1	17.500.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carrozze.....	2	1.949.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carrì.....	1	440.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carrelli a motore per manovre nelle stazioni...	1	104.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pezzi di ricambio per rotabili	457	20.985.771,28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Macchinari per impianti diversi e relativi pezzi di ricambio	129	2.934.509,93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Automezzi e parti di ricambio	23	928.367,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pezzi di ricambio per navì traghettò	12	360.738,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Botti di lamiera per trasporto olio di oliva...	—	—	2	81.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Motorini elettrici, impianti posta pneumatica, cassette, sacche e materiali diversi.....	—	—	—	—	19	813.943,20	—	—	—	—	—	—	—	—
Insegne in bronzo per Uffici marittimi.....	—	—	—	—	—	—	1	13.826,20	—	—	—	—	—	—
Montanti ed accessori per carrozze.....	—	—	—	—	—	—	—	—	2	840.889,30	—	—	—	—
TOTALE...	633	109.222.286,50	2	81.400	19	813.943,20	1	13.826,20	2	840.889,30	3	1.900.765	660	112.873.110,20

Gli acquisti fatti per i bisogni dell'Amministrazione ferroviaria — esclusi quelli per la Gestione viveri — furono inferiori per lire 18.502.425,08 a quelli dell'esercizio precedente.

Notevoli forniture (cerchioni, cuscinetti, ferramenta, otturatori, ecc.) furono collocate sul mercato nazionale mediante il sistema dei contratti aperti, per consegna a misura del bisogno.

Fu data anche notevole estensione ai contratti per la fornitura di materiali vari (zoccoli per freni, tubi bollitori, barre per graticole, cerchi, cuscinetti di bronzo, molle, ecc.), mediante trasformazione di semilavorati e di rottami metallici di proprietà dell'Amministrazione, pagando il solo compenso della lavorazione per lire **4.646.366,85** a carico dell'Amministrazione ferroviaria e inoltre lire **284.155,20** a carico dell'Amministrazione postale e lire **13.826,20** della marina mercantile.

Gli acquisti all'estero ammontarono a lire **970.291,32** ripartiti come appresso:

Macchinari di officina e relativi pezzi di ricambio..	lire	635.291,98
Pezzi di ricambio per rotabili	»	334.999,34

con una minore spesa di lire 288.486,93 rispetto all'esercizio precedente.

10. **Materiali da lavoro, di esercizio e di consumo.** — a) *Materiali metallici, attrezzi, materiali elettrici.* — Nell'esercizio 1932-33 furono rilasciate **1.332** ordinazioni per un ammontare complessivo di lire **101.114.715,50** (contro lire 40.888.289,69 dell'esercizio 1931-32) così ripartite:

Materiali metallici da lavoro e di consumo.....	lire	42.765.267 —
Attrezzi e mezzi d'opera	»	2.290.244,35
Materiali per impianti elettrici	»	56.059.204,15

Si è pertanto avuto un aumento di spesa di lire 60.226.425,71, dovuta interamente all'acquisto dei materiali occorrenti all'elettrificazione delle linee.

Proseguendo nel sistema di trasformazione dei nostri rottami di rame, ne vennero ceduti tonnellate **1.180** del valore di lire **3.200.000** per ottenere circa tonnellate **590** di piastre e fasciami e circa tonnellate **525** di tubi e fili di rame.

Si è anche iniziata la trasformazione dei pani di rame « wirebars » in conduttori aerei per l'elettrificazione delle linee, in programma per circa 3.000 tonnellate e si sono effettuate permutate di altri metalli ricchi fuori uso — circa 140 tonnellate — per ricavarne un corrispettivo di pani di bronzo titolo A.

Gli acquisti fuori del paese o di provenienza estera ammontarono a **24.848.716,25** lire così ripartiti:

Rame in Wirebars	lire	24.295.303 —
Acciai speciali, rame e bronzo per saldare e vari... »		175.689,25
Apparecchi elettrici di misura, batterie, accumu- latori, lampadine, isolanti e vari..... »		377.724 —

Gli acquisti all'estero furono dovuti, nella quasi totalità, a forniture di rame in pani occorrente per i lavori di elettrificazione, i quali furono acquistati direttamente a Londra e New York. Furono inoltre acquistati materiali postali, telegrafici e telefonici per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi per lire **8.496.708** e materiali telegrafici e telefonici per i seguenti: Ministero dell'interno **323.263** lire; Ministero delle colonie lire **177.144**; Ministero della marina lire **118.447**; Ministero dell'aeronautica lire **58.922**; Ministero dei lavori pubblici lire **8.941**; Ministero della grazia e giustizia lire **2.864**.

b) *Materiali di esercizio e di consumo:*

Acquisti effettuati nell'esercizio 1931-32	lire	17.258.944,40
Acquisti effettuati nell'esercizio 1932-33	»	17.140.298,45
Differenza in meno...	lire	<u>118.645,95</u>

Fra le forniture di maggior rilievo si nota il carburo di calcio, di cui si acquistarono quintali **17.450** per lire **853.282,50** in confronto a quintali 16.490 per lire 1.258.525 del precedente esercizio. La minore spesa di lire 405.242,50 è dovuta soprattutto al ribasso del 36 % sui prezzi di acquisto.

Anche per le forniture di ossigeno (mc. **673.900** per lire **1.718.142**) si conseguirono ribassi di prezzo del 3 % e prezzi pure generalmente inferiori si ebbero per i materiali di coloritura e verniciatura.

Per questi ultimi materiali però, data la necessità di far fronte a molte richieste che si erano accumulate, si è dovuto provvedere all'acquisto di maggiori quantità, incontrando una spesa complessiva di lire **3.108.017,50** superiore di lire 34.554,90 a quella dell'esercizio precedente.

Per l'essenza di trementina (quintali **1.480** per lire **466.400**) si è verificata una maggiore spesa di lire 381.200 per la necessità di un maggior rifornimento delle scorte.

Gli acquisti stessi vengono ora fatti di essenza spagnola, in sostituzione di quella francese di maggior costo, ed i prezzi realizzati sono stati inferiori dell'11,23 % a quelli dell'esercizio precedente.

Per gli acquisti di macchine da scrivere, calcolatrici, orologi, ecc. (lire **388.293**), si è avuta una maggiore spesa di lire 60.753,80 a motivo di una maggiore estensione della meccanizzazione dei lavori contabili e per l'acquisto di orologi di controllo a tessere per operai.

Per la fornitura di mobili per arredamento uffici ed impianti (lire **677.960,35**), si pervenne ad una maggiore spesa di lire 45.096,75, giustificata dalla necessità dell'acquisto di mobili per arredamento di sale d'aspetto di alcune stazioni di speciale importanza (Genova, Torino, Trieste) e di armadi di acciaio.

I prezzi medi sono risultati, in generale, inferiori a quelli del precedente esercizio.

Si fece anche acquisto di « naftolbit » antipolvere destinato ad impedire il sollevamento della polvere nei passaggi a livello, sui piazzali e sui marciapiedi delle stazioni.

Infine, in relazione alle disposizioni contenute nella legge 9 maggio 1932, n. 547, è stata affidata alla Casa penale di Viterbo la fornitura di **40** scrivanie, **100** tavoli e **50** scaffaletti tutti in legno rovere.

Oltre agli acquisti sopra accennati, ne vennero eseguiti altri per conto dell'Amministrazione delle poste e telegrafi per un ammontare complessivo di lire **688.795,80**.

Gli acquisti all'estero furono limitati a **2.000** orologi da tasca per lire **163.916** ed a **50.000** beccucci per gas acetilene per lire **7.670** non prodotti in Italia.

c) *Legnami da lavoro.* — Nell'esercizio furono acquistati metri cubi **12.212** di legnami da lavoro delle varie essenze con una spesa complessiva di lire **3.257.694** per i bisogni delle officine di riparazione del materiale rotabile.

Il costo medio del legname, da lire 309 al mc. pagato nel precedente esercizio è disceso a lire **267** al mc.

Il legname di provenienza estera è stato complessivamente di mc. **3.431** per l'importo di lire **1.867.400**, di cui mc. **2.771** provenienti dalla lavorazione boschiva che l'Amministrazione gestisce in economia nel territorio del Regno Albanese.

Furono anche acquistati, per i bisogni delle officine, metri quadrati **4.080** di impiallaccature varie per la complessiva spesa di lire **35.860**.

II. **Cancelleria, stampati, tipolitografia.** — a) *Cancelleria e stampati.* — Le ordinazioni rilasciate nell'esercizio 1932-33 a prezzi in generale più favorevoli di quelli dell'esercizio precedente furono ripartite come appresso:

Stampati, buste, pubblicazioni varie, biglietti di viaggio e materiale tipografico	lire 6.707.676 —
Materiali ed oggetti di cancelleria, schede, tessere e carte varie	» 2.236.705,20
TOTALE...	lire 8.944.381,20

In confronto dell'esercizio precedente (lire 6.848.751) si è avuta una maggiore spesa di lire 2.095.630,20, specialmente a causa del largo sviluppo dato alle schede a carte perforate impiegate nei nuovi sistemi meccanici di contabilità.

Fra i contratti più importanti si segnala quello stipulato con l'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni per la durata di nove anni. A tale Istituto è stato anche consegnato il macchinario e il materiale di proprietà dell'Amministrazione, precedentemente usato dalla ditta uscente ed è stato affidato, tanto la stampa dei biglietti a cartoncino che la distribuzione di essi con relativa gestione amministrativa.

Anche per la fornitura dei biglietti di viaggio a fascicolo, a scontrino, ecc., nonchè per la fornitura degli stampati (moduli) vennero rinnovati i contratti, mediante gare estese a numerose ditte, ottenendone condizioni particolarmente favorevoli per l'Amministrazione.

Furono anche stipulati nuovi contratti per la stampa del *Bollettino Ufficiale* e di quello del *Personale* con prezzi ribassati.

Per l'Amministrazione delle poste e telegrafi furono acquistati carte, inchiostri, bolli e materiali vari con un importo di lire **773.210**.

Tipolitografia. — Durante l'esercizio la tipolitografia, gestita direttamente dall'Amministrazione, ha avuto una produzione di moduli a stampa, listini e pubblicazioni varie per circa lire **1.640.000** di fronte alla produzione di lire 1.500.000 dell'esercizio precedente.

12. Gestione copertoni da carri. — In base al vigente contratto d'appalto della gestione copertoni da carri sono state corrisposte alla Società Copertoni Impermeabili di Milano (S. A. C. I.) per compenso a forfait, noleggi, riparazioni e rinnovamenti parziali del parco, lire **6.982.621,96** in complesso con un maggiore importo di lire 534.873,39 rispetto al precedente esercizio.

Tale maggiore spesa è dovuta all'aumento del compenso a forfait che da lire 0,78 per l'anno 1932, è salito, in dipendenza dell'aumentato costo della canapa, a lire **0,84** per l'anno 1933.

Per adeguare il parco copertoni alle diminuite necessità in dipendenza della contrazione del traffico, anche durante l'esercizio 1932-33 si è proceduto alla graduale riduzione del numero dei copertoni circolanti, come dagli accordi conchiusi con la ditta appaltatrice.

Nell'esercizio 1932-33 gli indennizzi corrisposti alle parti per avarie in dipendenza di bagnamenti delle merci ammontarono a lire **2.008,60**, di cui solamente un terzo e cioè lire **669,53**, resta a carico dell'Amministrazione.

13. **Gestione vestiario.** — *Stoffe per uniformi e camiciotti.* — Per la fornitura delle stoffe, fodere ed accessori occorrenti per le divise del personale ferroviario e della Milizia ferroviaria e postelegrafica, nonchè per la confezione delle divise dei militi, essendo venuto a scadere con il 31 dicembre 1932 il contratto stipulato con la ditta Antonio Marziale S. A. di Roma, è stato concluso con la ditta stessa — in seguito ai risultati di asta pubblica — un nuovo contratto della durata di cinque anni (dal 1° gennaio 1933 al 31 dicembre 1937).

Durante l'esercizio 1932-33, per la fornitura agli agenti dei pacchi di stoffe occorrenti per le uniformi d'obbligo, sono state soddisfatte richieste per complessive lire **2.677.782,54**. Come è noto, tale somma viene portata a carico degli agenti, ai quali viene poi corrisposto dall'Amministrazione il contributo fissato dal Regolamento vestiario.

In confronto dell'esercizio 1931-32 (lire 2.275.013,26) vennero soddisfatte per tale titolo maggiori richieste per lire 402.769,28.

Nell'esercizio 1932-33 per l'acquisto di camiciotti si è spesa la somma di lire **106.728,95**, a totale carico dell'Amministrazione, contro lire 104.096, 10 dell'esercizio passato.

Oltre alle richieste di stoffe per uniforme, sono state soddisfatte varie richieste di tessuti per uso privato, degli stessi tipi adoperati per l'uniforme, per un ammontare di lire 212.769,85 che vengono interamente recuperate sulle competenze degli agenti richiedenti.

Cappotti impermeabili gommati. — La spesa pure essa portata a carico del personale, salvo il contributo di massa vestiario per i cappotti impermeabili gommati di uniforme, distribuiti durante l'esercizio, è stata di lire **388.802,72**, con una diminuzione di lire 326.067,39 in confronto dell'esercizio precedente.

Abiti impermeabili da lavoro. — Sono stati somministrati ai vari impianti della Rete abiti impermeabili da lavoro per un importo complessivo di lire **420.986,11** a carico dell'Amministrazione contro lire 404.081,23 dell'esercizio precedente.

Oltre alle suddette forniture, sono state soddisfatte varie richieste di impermeabili da lavoro per uso privato, per un importo di lire **334,55** col successivo completo ricupero sulle competenze degli agenti richiedenti.

Forniture di equipaggiamento per la milizia. — Le forniture di vestiario e di altri oggetti di corredo ai Riparti speciali della milizia ferroviaria e postelegrafica eseguite in base al decreto ministeriale 1° dicembre 1925, n. 701, ammontarono a complessive lire **2.586.841,84**, con una maggiore spesa di lire 214.489,19 in confronto dell'esercizio precedente.

L'importo venne così ripartito:

a) acquisti di materiale vario (bandoliere, guanti, cappelli, fregi, ecc.)	lire	57.637,50
b) fornitura di vestiario fatta dalla ditta Antonio Marziale di Roma in base al contratto innanzi indicato	lire	2.203.061,39
c) forniture di impermeabili gommati grigio scuro effettuate dalla ditta S. A. Fratelli Conte fu Lazzaro di Genova Sampierdarena..... »		326.142,95
TOTALE... lire		2.586.841,84

Tale somma venne parzialmente recuperata sulle indennità di milizia spettanti agli addetti ai citati Riparti speciali e cioè: in ragione di circa $\frac{1}{3}$ per gli ufficiali graduati e camicie Nere in servizio, e di circa $\frac{2}{3}$ per quelli in congedo.

14. **Magazzini e movimento delle scorte.** — *Impianti.* — Il magazzino di Torino smistamento ha ripreso in pieno le proprie normali funzioni assieme a quello di Torino P. N. che aveva dato ricovero ad una parte delle scorte. Al magazzino di Verona sono stati aggregati nella quasi totalità gli impianti della gestione piccola velocità e dogana, passati a Verona P. N., impianti che consentiranno ad esso, con gli adattamenti in corso, una migliore sistemazione delle scorte.

È tuttora in corso un ampliamento del magazzino di Bologna ed a Firenze è stato sistemato il piazzale di quel magazzino.

Per il magazzino di Roma è già in corso di appalto la costruzione di una fossa per profilati ricchi e di una tettoia per pezzi di ricambio.

Gestione amministrativa e contabile delle scorte. — Contemporaneamente alle verifiche eseguite per cambi di titolari, si è proceduto al riordino delle scorte esistenti presso i magazzini, affinché le varie specie di materiali abbiano una razionale e conveniente sistemazione a seconda de'la loro natura e dell'uso a cui devono servire.

Allo scopo di conseguire una maggiore economia nei trasporti, sono stati apportati alcuni ritocchi alla circoscrizione dei magazzini della Sicilia per quanto riguarda gli impianti dipendenti dal servizio materiale e trazione.

Si è proceduto inoltre all'aggiornamento della circoscrizione dei magazzini per gli impianti dipendenti dal Servizio movimento, onde metterla in relazione con le modificazioni avvenute nell'ordinamento dei magazzini e nella estensione della Rete.

La revisione delle scorte eseguita da parte dei Servizi materiale e trazione, lavori e approvvigionamenti durante l'esercizio ha dato i seguenti risultati:

Materiali eliminati e passati ai fuori uso per la vendita o la trasformazione	Kg.	9.040.489
Materiali fuori tipo adattati ed impiegati in luogo di quelli prescritti.....	»	362.183

Nel corso dell'esercizio sono stati apportati notevoli miglioramenti nei lavori relativi alla *contabilità* delle scorte, per i quali, come è noto, vengono utilizzate, presso la sede centrale, le macchine classificatrici a schede perforate sistema Hollerith, e ciò approfittando dei perfezionamenti introdotti nelle macchine stesse.

Si è cioè sostituita la scheda a 45 colonne con quelle a 80, ottenendo così l'indicazione sulla scheda stessa di un maggior numero di dati utili alla contabilità e l'unificazione delle diverse specie di schede prima adoperate; si è resa automatica l'applicazione sulle schede dei prezzi unitari dei materiali e dei relativi importi; si sono integralmente meccanizzate le scritturazioni dei movimenti dei singoli materiali (*conti correnti e situazioni*), col vantaggio della speditezza ed esattezza del lavoro, e di un più metodico ed efficace controllo sulla utilizzazione dei materiali e in genere sulla gestione dei Magazzini e Depositi di linea.

L'estensione della meccanizzazione ha reso al tempo stesso possibile di realizzare una ulteriore economia di personale adibito ai lavori di contabilità.

Manipolazione materiali nei magazzini. — Anche nel 1932-33, vennero affidate ad imprese private manipolazioni di carico e scarico dei materiali presso i magazzini approvvigionamenti della rete per un totale di tonnellate **119.488,16** con un importo di lire **302.414,41**, con una spesa media sostenuta per ogni tonnellata manipolata di lire **2,53** di fronte a 2,64 del 1931-32.

Vendita materiali fuori uso. — Le vendite effettuate ammontarono a lire **19.721.372,96** così ripartite:

Materiali metallici fuori uso	lire	16.756.107,99
Materiali non metallici fuori uso.....	»	2.965.264,97

In quest'ultima cifra sono comprese lire 2.442.605,68 ricavate dalla vendita al personale di quintali 421.360,88 di traverse fuori uso.

Fra i maggiori contratti sono da annoverare quelli stipulati per la vendita di varie partite di travate metalliche fuori uso da ritirarsi durante i lavori di demolizione e, in parte, da demolirsi direttamente dalle ditte acquirenti.

Per la limatura e tornitura fu continuato il sistema dei contratti per la vendita continuativa, evitando così il deterioramento per la prolungata giacenza allo scoperto.

In conto dei contratti di trasformazione di cui è cenno ai punti 9 e 10 del presente Capo furono somministrati alle ditte quintali **79.425** di metalli ferrosi per un valore di circa lire **1.280.000** e quintali **11.800** di metalli ricchi fuori uso per un valore di lire **3.200.000**.

Per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi furono eseguite vendite di materiali fuori uso per un totale di quintali **5.070,70**, ricavandone lire **211.802,32**.

Movimento delle scorte. — Al 30 giugno 1933 la consistenza patrimoniale delle scorte risulta dall'allegato 6.

In confronto di quella accertata al 30 giugno 1932, si constata al 30 giugno 1933, una riduzione di lire 211.419.045,31 nelle scorte dei depositi combustibili, una riduzione di lire 48.799.197,04 nelle altre scorte di magazzino ed un aumento di lire 77.111.791,45 nelle scorte speciali di interesse nazionale.

In definitiva, quindi, si ha una diminuzione complessiva di lire 186.106.450,90

15. Approvvigionamenti e servizio di magazzino per l'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi. — Le forniture fatte per conto dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi ammontarono complessivamente a lire **13.400.216**, così ripartite:

Pali di pino iniettato, di pino silvestre, di castagno e di larice	lire	2.827.559 —
Cassette, sportelli, insegne, impianto posta pneu- matica e materiali diversi	»	813.943,20
Solfato di rame, bolgette, mobili, macchine addi- zionatrici, ecc.	»	688.795,80
Bolli, numeratori automatici, carretti a mano, bi- lancie, ecc.....	»	1.600.900 —
Materiali per uffici telegrafici e fonotelegrafici, ma- teriali per officina, pezzi di ricambio per mac- chine ed altri materiali diversi	»	7.669.018 —
		<hr/>
TOTALE...	lire	13.400.216 —
		<hr/>

Le forniture vennero assegnate, nella quasi totalità, all'industria nazionale.

Le scorte dei materiali delle poste e dei telegrafi in carico al 30 giugno 1933 nei magazzini approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato, ammontavano a lire **8.861.039,16** contro lire 10.435.666,09 dell'esercizio precedente.

16. **Gestione speciale viveri «La Provvida».** — a) *Reparti.* — I reparti ispettivi che erano stati portati al numero di 14 fino dall'esercizio scorso esercitano le loro funzioni ispettive e di controllo tecnico-amministrativo sugli impianti gestiti nelle circoscrizioni dei 13 compartimenti della Rete. Nel Compartimento di Roma però, oltre ad un Reparto ispettivo che ha giurisdizione sugli impianti della periferia, e su quelli della Delegazione di Cagliari, funziona uno speciale Riparto ispettivo per gli impianti della città di Roma.

b) *Magazzini compartimentali.* — Alla somministrazione dei generi ai Distributori viveri della Rete provvedono i magazzini viveri compartimentali di Torino, Milano, Genova, Vicenza, Trieste, Bologna, Firenze, Livorno, Ancona, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Cagliari.

Durante il 1932-33 sono stati occupati i nuovi locali costruiti dalla Gestione per i magazzini viveri di Milano, Bari e Reggio Calabria.

Sono in corso di ultimazione i lavori relativi alla costruzione dei Magazzini viveri di Bologna, Firenze e Napoli, per i quali è da prevedersi il trasferimento nei nuovi locali, completamente allestiti, entro il prossimo esercizio.

Sono stati inoltre predisposti gli studi per la costruzione di un nuovo Magazzino viveri a Genova e per l'ampliamento dei Magazzini viveri di Torino, Vicenza ed Ancona.

c) *Distributori viveri.* — Il numero dei distributori viveri al 30 giugno 1933 era di **309**, in confronto di 296 esistenti alla data stessa dell'esercizio precedente.

Durante l'esercizio sono stati chiusi **3** distributori ed uno spaccio per la vendita del pesce. Sono però in corso di allestimento altri distributori in diverse località.

Al rifornimento del caffè tostato provvedono gli stabilimenti di torrefazione di Bologna e di Roma.

d) *Generi di vendita.* — Poche variazioni sono state apportate nel numero dei generi in vendita presso gli spacci della Gestione.

In occasione delle feste Natalizie e Pasquali si è ripetuto l'esperimento della vendita del torrone, del panettone, del panforte e delle uova di cioccolato.

Nel mese di settembre 1932 si è inoltre sperimentato, limitatamente alla città di Roma, la vendita dell'uva, già preparata in cestini.

e) *Andamento delle vendite.* — È continuato l'incremento delle vendite specialmente nei seguenti generi, per i quali si sono rilevati i sottonotati consumi:

Pasta	kg.	15.433.054
Vino	»	13.704.337
Farina	»	6.512.390
Zucchero	»	6.360.966
Riso.....	»	5.189.951
Olio	»	4.275.634
Saponi.....	»	2.831.566
Vini speciali.....	»	865.523
Caffè.....	»	570.516
Formaggio.....	»	484.374
Merci varie.....	»	7.219.656

Complessivamente i generi venduti ammontano a kg. **63.447.967** di fronte a kg. **55.671.552** dell'esercizio precedente.

Le vendite furono effettuate direttamente dai distributori o a mezzo dei carri blocco periodicamente formati dai Magazzini compartimentali e da qualche distributore.

f) *Rifornimento dei generi.* — Gli acquisti furono effettuati ordinariamente a licitazione privata o a trattativa privata; ma anche in quest'ultimo caso, sempre previa gara fra numerose ditte invitate a concorrere.

Solo in caso di urgenza e quando venne riconosciuta l'assoluta convenienza dei prezzi offerti, in confronto di quelli correnti sul mercato, si ricorse a singole ditte.

I generi acquistati, prima di essere distribuiti per la vendita ai distributori, sono stati sottoposti a collaudo nel gabinetto bromatologico esistente presso l'Ufficio centrale.

g) *Introiti e spese della Gestione.* — L'importo delle vendite è stato di lire **186.070.400,12** con un aumento di lire 9.112.880,83 in confronto del precedente esercizio finanziario.

Le spese sostenute durante l'esercizio per l'acquisto dei generi ammontano a lire **168.192.161,97**. In detta somma sono compresi: lire 7.702.972,15 per dazio doganale pagato sul caffè; lire 23.048.176,00 per imposta di fabbricazione sullo zucchero; lire 6.708.702,80 per imposte di consumo; lire 3.999.351,35 per trasporti ferroviari; lire 324.236,30 per trasporti locali e facchinaggio; sicchè la spesa riferibile ai soli generi è di lire **126.408.723,37** in confronto della somma di lire 138.422.524,68 dell'esercizio precedente, con una differenza in meno di lire 12.013.801,31, pari al 9,50%,

dovuta ai migliori prezzi del mercato, nonostante i maggiori quantitativi di generi acquistati.

Le avarie verificatesi nel corso dell'esercizio ammontano a lire **183.375,45** rappresentanti il 0,11% dell'importo dei generi acquistati.

Per i premi commerciali e compensi vari al personale la spesa è stata di lire **1.939.340,87**.

Per l'esercizio degli autoveicoli di proprietà della Gestione si è incontrata una spesa di lire **202.002,12** con una differenza in meno di lire 63.857,40 in confronto di quella dell'esercizio precedente.

Altre spese riguardano: riparazioni di materiali di esercizio per lire **903.021,17**; adattamento locali per lire **793.445,02** e canoni di affitto locali per lire **728.760,57**.

Inoltre è stata accantonata la somma di lire **165.387,40** a reintegro del fondo di lire 1.000.000 per rinnovazione materiali.

AZIENDE DELL'ALBANIA.

17. Azienda speciale autonoma per ricerche petrolifere e per lo sfruttamento dei boschi in Albania. — I lavori di ricerca petrolifera, concentrati nella zona più interna delle concessioni, rivelatasi come quella ove i giacimenti presentano una maggiore importanza pratica, si sono in particolare modo sviluppati nel bacino del Devoli, ormai individuato come petrolifero.

Durante l'esercizio 1932-33 sono stati eseguiti altri 5 sondaggi che hanno permesso di estendere ancora la zona indicata per un futuro sfruttamento, mentre altre perforazioni stanno ora tentando l'esplorazione dell'opposto versante del bacino, ottenendo già fin d'ora risultati promettenti.

Nella confinante zona della Dumreja, nella quale era già stata eseguita una prima sonda esplorativa, sono in corso di perforazione altri due sondaggi a grande profondità, oltre a piccoli scandagli a profondità limitata (circa 100 metri) destinati a completare la conoscenza geologica della regione.

In complesso, nell'esercizio 1932-33 sono stati perforati m. 3.730, portando così a circa 20.060 i metri lineari di perforazione eseguiti dall'inizio delle ricerche petrolifere in Albania complessivamente in 41 sondaggi.

Sempre più intensamente sono frattanto proseguiti gli studi geologici e geofisici sia nelle zone ottenute in concessione che su altre che potessero comunque presentare un interesse pratico.

Parallelamente a tale lavoro di completamento di ricerca e di delimitazione delle zone industrialmente sfruttabili, si è proceduto nel corso dell'esercizio 1932-33

allo studio completo e dettagliato di un razionale programma di sfruttamento delle zone petrolifere accertate. Tale programma comporta l'esecuzione di una notevole mole di opere quali condutture, stazioni di pompamento, grandi serbatoi ecc. e soprattutto la perforazione di un gran numero di pozzi di sfruttamento, capaci di dare in complesso la produzione voluta.

Approvato tale programma dalle Superiori Autorità e stanziati con la legge 8 maggio 1933, n. 524, i relativi fondi, si è subito posto mano alle ordinazioni dei materiali e macchinari occorrenti ed alla stipulazione degli appalti relativi alle opere di maggior mole, in modo che alla fine dell'esercizio 1932-33 già parecchi di tali lavori erano iniziati.

Nell'esercizio 1932-33 è continuata la lavorazione dei legnami ricavabili dal bosco di Mollung e la spedizione in Italia di circa 6.000 mc. di prodotti ottenuti, che sono stati tutti consegnati al Servizio approvvigionamenti. Il 30 giugno 1933 tale lavorazione è stata quasi ultimata.

Anche per la ricerca di minerali cupriferi nella zona di Kloss sono continuati i lavori, senza peraltro arrivare a risultati definitivi.

Per completare con tutti i mezzi tali ricerche si è recentemente inviata sul posto una squadra geofisica attrezzata per misure geoelettriche, riconosciute ormai particolarmente adatte per lo studio di giacimenti di tal genere.

R. ISTITUTO SPERIMENTALE.

18. Organizzazione e attività della sezione ferroviaria. — La disposizione già precedentemente adottata di riunire in un unico laboratorio le prove meccaniche sui metalli e le indagini metallografiche e chimiche è stata completata nell'esercizio 1932-33. In base allo stesso criterio di semplificazione sono stati, a partire dal 1° gennaio 1933, raggruppati in un unico laboratorio che ha assunto la denominazione. « Laboratorio di fisica tecnica ed elettrotecnica » i due laboratori precedentemente distinti di elettrotecnica e di tecnologie fisicomeccaniche.

Considerato poi che il laboratorio di tecnologie fisico-chimiche aveva un campo di attività non ben definito ed eseguiva prove ed esperimenti che potevano essere ripartiti fra altri laboratori, si è ritenuto conveniente destinarlo alle indagini inerenti alla metodologia chimica, e cioè al controllo di tutti i metodi di analisi seguiti dai vari laboratori.

In relazione all'aumentato lavoro nel laboratorio metallurgico si è provveduto ad aumentare il numero degli operatori ad esso addetti.

Per far fronte poi a richieste di carattere generale, o di particolare importanza

tecnica, si è avocato l'esame di esse alla Direzione dell'istituto, che provvede a mezzo di funzionari alla sua diretta dipendenza.

Per quanto riguarda i locali ed impianti di prova si è disposto l'appalto per una nuova camera termica destinata alle prove dei carri frigoriferi.

È stato approvato il progetto per la costruzione della nuova camera termica ed è allo studio il progetto di un nuovo fabbricato per la prova delle lampade, delle bombole per gas compressi, per depositi di liquidi infiammabili e per la distribuzione dei campioni.

Il numero degli agenti presenti nel corso dell'esercizio fu in media di **121,9** in confronto a 130,5 dell'esercizio precedente; per converso gli operatori di laboratori furono in media **52** in confronto a 49 dell'esercizio precedente; raggiungendosi così una maggiore efficienza globale del personale nei riguardi del lavoro produttivo.

Il quantitativo di collaudi, esami e prove sperimentali di prodotti ed apparecchi eseguiti durante l'esercizio 1932-33 risulta dal quadro seguente:

LABORATORI	Numero di prestazioni	Numero delle corrispondenti richieste	Numero di determinazioni effettivamente eseguite
Fisica tecnica ed elettrotecnica	10.819	225	89.931
Geologia e petrografia	984	3	197
Materiali da costruzioni non metallici.....	1.547	1.216	33.114
Metalli.....	3.561	926	10.610
Legno.....	257	22	853
Fibre	2.741	818	35.062
Carboni.....	518	316	1.354
Oli e petroli.....	755	403	3.947
Acque.....	697	353	1.846
Vernici.....	678	155	4.102
Merceologia.....	—	81	—
Metodologia chimica	—	1	—

Il personale del laboratorio metalli ha partecipato con operatori distaccati a determinazioni e controlli di forniture del Servizio approvvigionamenti presso gli stabilimenti di Bagnoli, Piombino, Portoferraio ed Aosta.

19. **Studi e prestazioni speciali.** — L'opera svolta dai laboratori nel campo delle prestazioni e studi di carattere speciale, è riassunta nel quadro seguente:

LABORATORI	Classificazioni di merci e relazioni normali	Relazioni di gara e prescrizioni speciali	Studi e relazioni speciali	TOTALE
Fisica tecnica ed elettrotecnica.....	—	33	1	34
Geologia e petrografia.....	17	3	7	27
Materiali da costruzioni non metallici.....	3	4	20	27
Metalli.....	71	14	63	148
Legno.....	5	7	4	16
Fibre.....	3	105	5	113
Carboni.....	4	1	1	6
Olii e petroli.....	60	24	7	91
Acque.....	13	4	1	18
Vernici.....	9	19	17	45
Merceologia.....	139	4	5	148
Metodologia chimica.....	—	—	3	3
Studi e prestazioni speciali rese per conto della Direzione da funzionari a disposizione.....	—	—	42	42

Fra le prestazioni e studi riportati numericamente nel quadro precedente si segnalano le seguenti:

Eseguite dal Laboratorio di fisica tecnica ed elettrotecnica. — Studio sui metodi di prova delle vernici isolanti.

Eseguite dal Laboratorio di geologia e petrografia. — Riordino e classificazione dei campioni delle rocce attraversate dalla galleria di valico della direttissima Bologna-Firenze; studio geo-idrologico della bassa valle del fiume Biferno per l'approvvigionamento d'acqua della stazione di Termoli; esame delle infiltrazioni idriche nel lato sinistro delle fondazioni della diga di Rochemolles; nuovo esame della galleria Zango sulla linea Sicignano-Lagonegro; nuovo esame della frana presso la stazione Ficuzza della linea Palermo-Corleone; studio geognostico del tracciato della ferrovia Garessio-Imperia per la Direzione nuove costruzioni ferroviarie; esame di campioni di terreni provenienti dai sondaggi per le ricerche petrolifere in Albania.

Eseguite dal Laboratorio di materiali da costruzione non metallici. — Esame a richiesta del Consiglio nazionale delle ricerche del comportamento della sabbia delle cave di Torre del Lago sulla confezionatura dei provini di cemento; studio sperimentale comparativo fra il rimescolamento meccanico e quello a mano nella preparazione dei provini per le prove sui cementi.

Eseguite dal Laboratorio metalli. — Studi sulla saldatura delle rotaie; sulla sensibilità della macchina Losenhausen alla torsione alterna rispetto alla punzonatura a freddo; sull'usura anormale verificatasi su supporti di assi di navi.

Si è inoltre proceduto ad esami di ghise malleabili italiane, e di saldature su ferro al pacchetto nel rinforzo dei vecchi ponti metallici.

Eseguite dal Laboratorio legno. — Ricerca di un metodo semplice per giudicare microscopicamente della penetrazione dei funghi nella profondità del legno; esame di tubercoli manifestatisi nei tubi dell'acquedotto di Tarquinia; esame dei legni costituenti l'astuccio delle eliche della nave traghetto Scilla; studio del potere antimicotico delle varie frazioni distillanti dall'olio di catrame.

Inoltre il laboratorio ha impartito un corso di istruzione per i collaudatori di legnami del Servizio lavori, ripetendolo per quattro gruppi di agenti.

Eseguite dal Laboratorio fibre. — Studio su un tipo di detersivo da usare per la pulizia dei pavimenti; ricerche intorno al metodo di tintura più stabile per i tessuti da bandiera da segnalazioni.

Eseguite dal Laboratorio carboni. — Ricerche sulla standardizzazione dei metodi di analisi dei combustibili; revisione e compilazione di un nuovo capitolo per gli olii impregnanti.

Il dirigente ha dato pure la sua opera al Comitato termotecnico italiano di cui è stato nominato membro relatore nella sotto-commissione dei combustibili.

Eseguite dal Laboratorio oli e petroli. — Studio sulla sostituzione della glicerina negli apparati centrali idrodinamici, con liquidi più economici; attuazione pratica in economia del procedimento per la rigenerazione degli oli emessi da trasformatori e loro riutilizzazione in servizio; ricerche varie sul petrolio dell'Azienda autonoma in Albania; indagini sugli apparecchi proposti per prove di invecchiamento artificiale degli olii per trasformatori.

Eseguite dal Laboratorio acque. — Assistenza alle prove di depurazione fosfatica e con alluminato sodico presso il depuratore di Firenze; collaborazione alle prove con l'apparecchio Dejector presso le caldaie di riscaldamento preventivo treni a Roma Termini; studio di alcuni fenomeni di corrosione e di incrostazioni verificatisi nelle caldaie della centrale termica di Milano.

Eseguite dal Laboratorio vernici. — Ricerche speciali sulla composizione di nuovi tipi di pigmento a base di bauxite; ricerche relative alla convenienza di impiego di speciali prodotti digrassanti per parti metalliche; ricerca di metodi atti a dare un giudizio preventivo sul comportamento a distanza di tempo delle vernici per intonaci esterni.

Eseguite dal Laboratorio merceologia. — Esame dell'alterabilità dei petardi con bandella per segnalazioni. È stato impartito un corso di merceologia per capi gestione ripetendolo per due gruppi di agenti.

Eseguite dal Laboratorio di metodologia chimica. — Revisione e controllo dei metodi di analisi dei materiali metallici non ferrosi; studio sulla determinazione dello stagno bivalente con clorato potassico; sulla determinazione rapida del rame nei metalli bianchi.

Eseguite per conto della direzione dai funzionari a disposizione. — Verifica del coefficiente di trasmissione dei carri isotermi per incarico del Servizio materiale e trazione; studio del raffreddamento dei prodotti ortofrutticoli in un camioncino Fiat; studi preliminari per l'applicazione della refrigerazione della anidride carbonica solida a carri ferroviari; studi sull'analisi del giallo cromo e del verde vagone.

Si è proseguito lo studio per stabilire la durata delle analisi ed il tempo d'impegno degli analisti.

SERVIZI SANITARI.

20. **Personale sanitario.** — Al 30 giugno 1933 il numero dei funzionari (di cui uno amministrativo) ed agenti di ruolo era di **242**, rispetto a 243 del 30 giugno 1932. Si fa presente però che dal 1° luglio 1932 sono stati assunti in servizio **6** allievi ispettori medici, vincitori del concorso bandito con decreto ministeriale n. 1509 del 10 gennaio 1933.

La situazione numerica del personale sanitario ausiliario risulta, alla data suddetta, dal seguente prospetto:

PERSONALE SANITARIO AUSILIARIO.

SANITARI AUSILIARI	In servizio al 30 giugno	
	1933	1932
Medici aiuti (ad personam)	11	11
Consulenti	50	52
Specialisti	67	70
Medici di riparto nei grandi centri	229	239
Medici di riparto lungo le linee, compresi i provvisori....	1.255	1.261
TOTALE...	1.612	1.633

21. **Visite sanitarie.** — Il numero delle visite sanitarie effettuate nell'anno solare 1932 (1) fu di **116.241** di cui **6.328** praticate al personale non ferroviario del Ministero delle comunicazioni.

QUANTITATIVO DELLE VISITE SANITARIE.

	1932	1931	Differenza
Presso gli Ispettorati Sanitari per assunzione, assegnazione alle funzioni, revisione e quiescenza..	13.070	12.371	+ 699
Presso gli Ispettorati Sanitari per controllo....	102.993 (1)	144.602	— 41.609
Presso l'Ufficio Sanitario Centrale per controllo, in sede d'appello, revisione di liquidazione di infortunio, vertenze disciplinari, ecc.	178	200	— 22
TOTALE...	116.241	157.173	— 40.932

(1) A differenza degli anni precedenti non si è ritenuto opportuno di comprendere in tale cifra il numero delle visite che i Funzionari medici di ruolo fanno negli ambulatori insieme con i medici fiduciari, perchè detto numero non può essere determinato con criteri precisi.

22. **Morbosità complessiva.** — Come risulta dal prospetto qui appresso riportato, la morbosità generale nel 1932 presentò un aumento rispetto a quella verificatasi nel 1931 (media degenza per ogni agente giornate **12,64** rispetto a **11,51** dell'anno precedente; durata media di ciascun caso **12,11** invece di **11,33** e frequenza percentuale **104,41** % invece di **101,59** %).

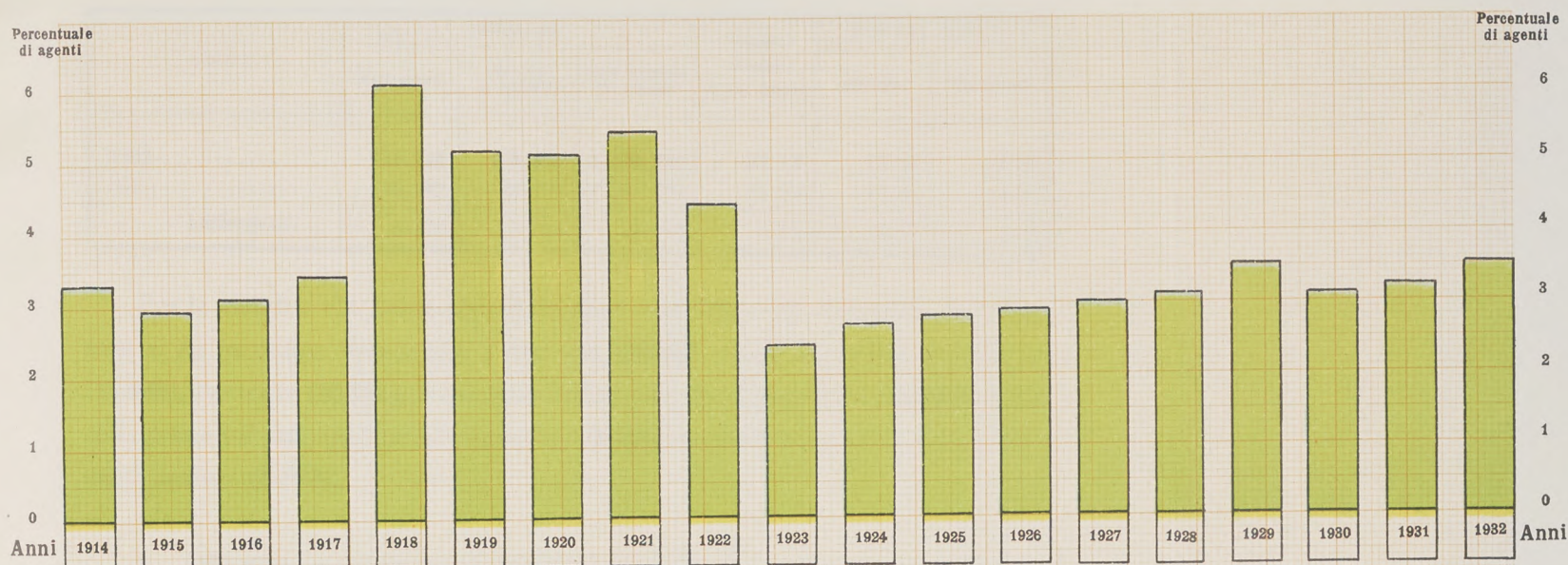
MORBOSITÀ GENERALE.

ANNI	NUMERO			Numero di casi su 100 agenti	DURATA MEDIA	
	degli agenti	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		per caso	per agente
1932.....	141.213	147.436	1.785.024	104,41	12,11	12,64
1931.....	146.587	148.913	1.686.728	101,59	11,33	11,51
Differenze...	— 5.374	— 1.477	+ 98.296	+ 2,82	+ 0,78	+ 1,13

23. **Morbosità da cause comuni.** — Gli indici della morbosità per malattie comuni offrono gli stessi caratteri della morbosità generale giacchè di questa rappresentano l'elemento preponderante.

(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 della Sanità pubblica, ed anche perchè l'anno solare si presta meglio nell'apprezzamento dei fenomeni, specialmente di quelli della malaria.

Morbosità complessiva
 Percentuale di agenti giornalmente fuori servizio per malattia e per 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	
	degli agenti	dei casi di malattia	delle giornate di assenza		per caso	per agente
1932.....	141.213	118.858	1.380.606	84,17	11,62	9,78
1931.....	146.587	121.702	1.321.782	83,02	10,86	9,02
Differenze...	- 5.374	- 2.844	+ 58.824	+ 1,15	+ 0,76	+ 0,76

Fra le malattie che hanno dato il maggior contributo alla morbosità del personale si ha in ordine decrescente l'influenza (**25.709** casi), le febbri reumatiche (**16.669**), l'enterite (**10.281**), le malattie dell'apparecchio locomotore (**10.056**), quelle delle prime vie dell'apparecchio digerente (**8.538**) e quindi le malattie della pelle e degli annessi (**8.523**).

24. **Infortunati.** — Anche per gl'infortunati si è verificato un aumento sebbene lieve in tutti gli indici.

INFORTUNI NEL COMPLESSO.

ANNI	Numero degli assicurati	Numero dei casi di infortunio	Numero delle giornate di assenza dal servizio	Numero dei casi su 100 assicurati	DURATA MEDIA	
					per caso	per assicurato
1932.....	132.635	15.945	288.804	12,02	18,11	2,18
1931.....	137.850	15.218	264.267	11,04	17,37	1,92
Differenze...	- 5.215	+ 727	+ 24.537	+ 0,98	+ 0,74	+ 0,26

La percentuale degli infortuni del personale operaio delle officine è sempre più elevata di quella degli altri assicurati della rete (**22,58 %**) in confronto di quella di tutti gli assicurati (**12,02%**).

INFORTUNI NELLE OFFICINE.

ANNI	Assicurati	Casi di infortunio	Giornate di assenza dal servizio	Numero dei casi su 100 assicurati	DURATA MEDIA	
					per infortunio	per assicurato
1932.....	8.360	1.888	30.982	22,58	16,41	3,71
1931.....	8.210	1.668	28.455	20,32	17,06	3,47
Differenze...	+ 150	+ 220	+ 2.527	+ 2,26	- 0,65	+ 0,24

Continua a verificarsi nel personale avventizio una notevole diminuzione nel numero degl'infortunati rispetto a quello del personale di ruolo; cosa questa degna di rilievo in quanto negli anni passati si verificava il fenomeno inverso.

INFORTUNI DISTINTI PER LE DIVERSE CATEGORIE DI AGENTI.

	PERCENTUALE DI INFORTUNI NEGLI ASSICURATI		GIORNATE PERDUTE PER OGNI AGENTE	
	1932	1931	1932	1931
Agenti stabili, in prova e avventizi sistematici	12,32	11,31	2,23	1,96
Avventizi straordinari.....	1,68	1,74	0,29	0,30
Differenze...	— 10,64	— 9,57	— 1,94	— 1,66

Nel 1932 vi furono, in seguito ad infortunio sul lavoro **70** casi di morte e **519** guarigioni con conseguenze, pari rispettivamente al **0,44** e al **3,25** per ogni 100 infortuni.

25. **Malaria.** — La quantità di chinacci consumata nel 1932 fu la seguente:

Discoidi bicloridrato chinino.....	kg.	913.843	lire	411.229 —
Fiale.....	n.	13.784	»	12.405 —
Ciocolatini al tannato.....	»	86.303	»	18.986,55
Tavolette antimalariche	»	486.241	»	34.644,60
				<hr/>
	TOTALE ...		lire	477.265,15
				<hr/>

Nell'anno precedente la spesa corrispondente fu di lire 473.409,05.

L'acquisto di chinacci per rifornimento nel 1932 importò una spesa di lire **487.160.**

Per riparazione e manutenzione degli impianti antimalarici si spesero nel 1932 lire **566.414,13;** per nuovi impianti sole lire **1.000.**

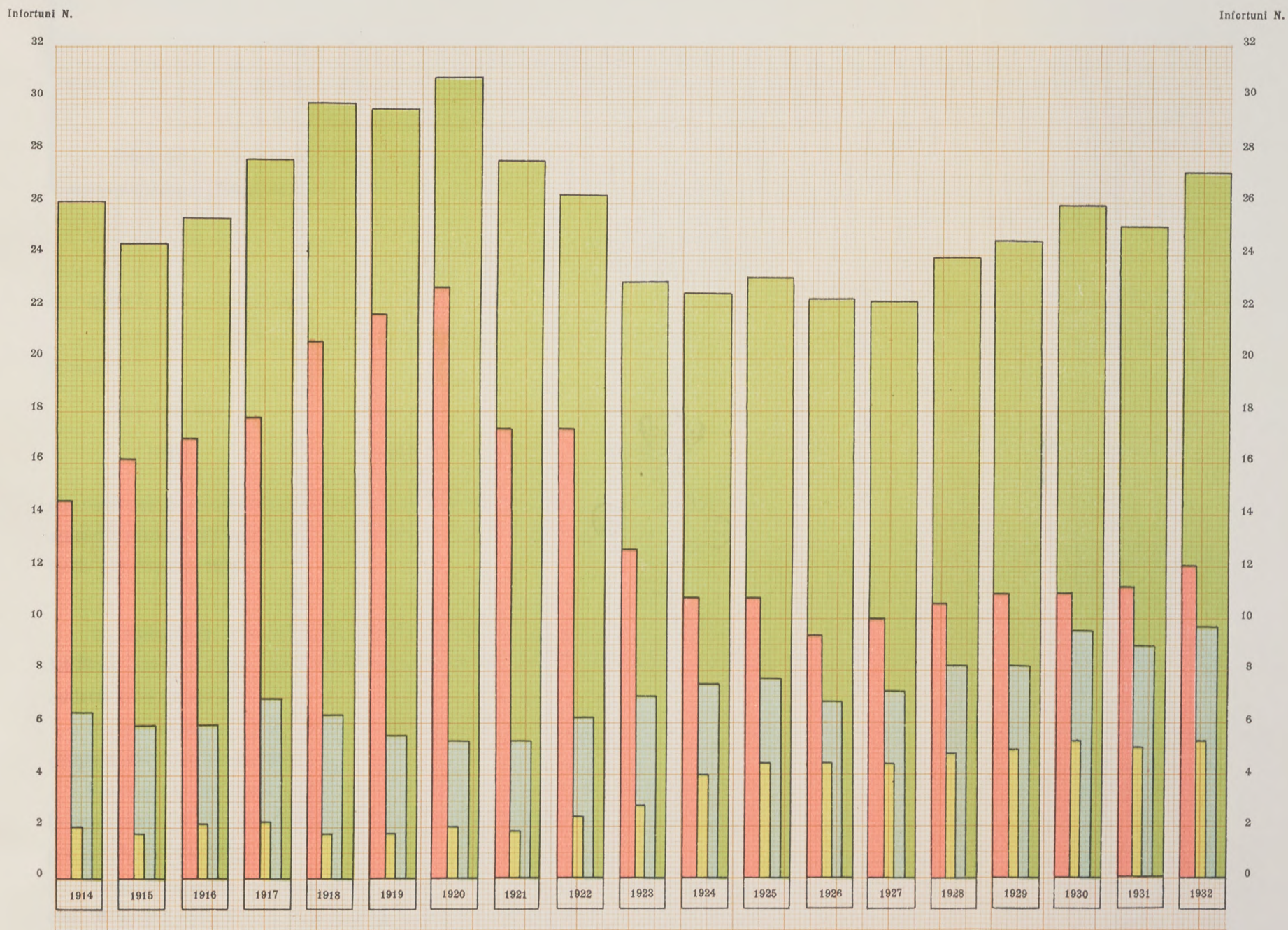
In confronto del 1931 si ha una riduzione di spesa per nuovi impianti di lire 18.814, e una diminuzione sulla spesa per le riparazioni e manutenzione di lire 51.820.

La spesa occorsa per la verdizzazione delle acque stagnanti in zona malarica nel 1932 fu di lire **33.314,80.**

La spesa per indennità di malaria al personale che abita o presta servizio in zona di malaria e relative famiglie, fu nel 1932 di lire **4.210.121** in confronto di lire 4.421.482 erogate nel 1931.

Per le migliorate condizioni generali nel 1932 si poté passare dalle zone malariche a quelle salubri km. 102,382 di linee ferroviarie.

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 i 5 giorni

Infortuni compatibili col servizio



MORBOSITÀ PER MALARIA NELLE ZONE MALARICHE.

ANNI	Numero degli agenti in zona di malaria	NUMERO DEI CASI DI FEBBRE MALARICA			Numero delle giornate di degenza per malaria	Numero dei casi di malaria su 100 agenti	Durata media di ogni caso di malaria	Giornate perdute in media da ogni agente
		Primitivi	Recidivi	TOTALE				
1932.....	29.483	344	1.010	1.354	27.241	4,59	20,12	0,92
1931.....	30.543	312	1.039	1.351	22.638	4,42	16,76	0,74
Differenze ...	- 1.060 +	32 -	29 +	3 +	4.603 +	0,17 +	3,36 +	0,18

I casi di malattia per malaria fra il personale che non abita nè presta ordinariamente servizio in zona di malaria, furono **118** malati per malaria, **179** casi di febbre, **3.819** giornate di malattia.

In complesso quindi su tutta la rete si giunge al seguente carico totale per malaria:

Agenti caduti malarici	Casi di febbre	Giornate di malattia
1.004	1.533	31.060

che confrontati col numero degli agenti in servizio in tutta la rete (141.213) danno le seguenti percentuali: agenti malarici **0,71** %; casi di febbre **1,09**; giornate di malattia per malaria **0,22**.

26. **Quiescenze.** — Le proposte di collocamento in quiescenza nel 1932 furono **1.073** di fronte a 1.310 avutesi nell'anno passato. Di esse **789** riguardavano agenti addetti all'esercizio.

Nel personale non ferroviario i collocamenti in quiescenza per inabilità fisica proposti nel 1932 furono **259**.

Fra le cause che hanno provocato l'inabilità sono in prima linea le malattie dell'apparecchio circolatorio (**178**); seguono quelle dell'apparecchio locomotore (**152**); poi la tubercolosi (**125**).

Vengono quindi i collocamenti a riposo per deficienza visiva (**123**); di essi **16** furono motivati da vere e proprie malattie oculari, **85** da vizi di rifrazione come causa esclusiva di inabilità e **22** da vizi di rifrazione concomitanti con altre cause.

In ultimo si hanno le conseguenze di traumi in servizio (**100**), le psicosi (**88**), e le malattie dell'apparecchio digerente (**83**).

27. Igiene e malattie infettive. — Nessun *episodio epidemico* degno di rilievo ebbe a verificarsi fra gli agenti od i familiari durante il 1932.

In occasione dell'epidemia di tifoide che prese a Foggia larga diffusione nell'ottobre 1932, si ricorse subito come misura preventiva, ad un largo uso di enterovaccino che dette buoni risultati, tanto che furono colpiti dalla malattia solo tre agenti.

La *vigilanza sanitaria* ai confini fu oggetto di assidua cura. Per quanto riguarda gli emigranti, furono ispezionati **70** trasporti con **9.328** persone: come normalmente si ispezionano i treni pellegrini di Lourdes.

In occasione, poi, dell'Anno Santo 1933, si richiamarono in vigore le norme profilattiche già emanate per l'Anno Santo 1925. La regolarità del servizio di ispezione dei treni-pellegrini ai confini è continuamente controllata da frequenti visite da parte di un Sanitario dell'ufficio centrale.

Per quanto riguarda le *disinfezioni*, si sono date prescrizioni per la disinfezione degli oggetti rinvenuti (personali e lettereschi) da venderli all'asta. Come garanzia dell'avvenuta disinfezione, si è stabilito, d'accordo con la Direzione generale della Sanità pubblica, che invece del bollo prescritto sia sufficiente il verbale di disinfezione.

In rapporto con la circolare del Ministero dell'interno riguardante le *sputacchiere* è in corso l'esperimento in alcune stazioni con un nuovo tipo.

Sono state praticate **657** ispezioni ai ristoranti di stazione e **162** alle carrozze-ristoranti, e con prelievi di bevande e generi alimentari, che vennero poi sottoposti ad analisi.

Nel laboratorio di *igiene applicata* si eseguirono **250** esami (chimici e batteriologici) di acqua destinata ad uso potabile, **68** di alimenti e bevande, **30** di disinfettanti, **14** esami diversi e **647** ricerche d'indole clinica, per lo più esami di sangue per la ricerca del parassita malarico.

28. Distribuzione dei mezzi di soccorso. — Durante l'esercizio 1932-33 si è continuata la revisione ed unificazione dei mezzi di soccorso esistenti nelle stazioni e negli impianti della rete.

Si è organizzato il servizio di pronto soccorso e di vigilanza sanitaria per i treni pellegrini con visite mediche alle nostre stazioni di confine e con la scorta dei treni stessi a mezzo di vigili sanitari muniti di speciali cassette di pronto soccorso.

Si è inoltre provveduto a dotare 13 stazioni ove funziona la trazione elettrica e il deposito locomotive di Sulmona dello speciale apparecchio per la respirazione artificiale da usarsi nei casi di infortuni elettrici, apparecchi già distribuiti ad altri 24 depositi locomotori.

Si è anche rinnovato e completato l'arredamento e la dotazione di materiale sanitario dell'ambulatorio annesso alla stazione di Chilivani e si è provveduto per la presenza giornaliera di un medico.

La situazione dei mezzi di soccorso nella rete ferroviaria al 30 giugno 1933, rispetto a quella del 30 giugno 1932, è venuta a risultare come segue:

	SITUAZIONE AL 30 GIUGNO	
	1933	1932
Cassette di pronto soccorso.....	6.121	6.274
Barelle per trasporto feriti	3.684	3.646
Poltrone per trasporto infermi	120	116
Lettighe a ruote	158	160
Barelle per la respirazione artificiale.....	37	24

Nell'esercizio 1932-33 la spesa per prelievo di materiale sanitario è stata di lire **151.613,13** con un aumento di lire 19.154,73 rispetto alla spesa sostenuta nel 1931-32 (lire 132.458,40).

Tale aumento è dovuto principalmente all'allestimento delle cassette soccorso per la scorta dei treni pellegrini e dell'ambulatorio medico di Chilivani di cui sopra è cenno.

29. **Spese per il servizio sanitario.** — *Assistenza medica, farmaceutica, ospitaliera, cure speciali, forniture protesi e mezzi di soccorso.* — Le spese sostenute dall'Amministrazione per i titoli su indicati nell'esercizio finanziario 1932-33, ammontano al lordo a lire **5.277.996,97**.

La maggiore spesa di lire 120.517,03 sostenuta di fronte a quella dell'esercizio precedente, deriva dai seguenti titoli:

- a) compensi per il rilascio di certificati d'infortunio, pagati a norma di legge, essendosi verificato un maggiore numero di casi d'infortunio;
- b) indennità di buonuscita liquidate in favore del personale sanitario ausiliario, essendo stati esonerati dal servizio un maggior numero di medici di riparto;
- c) materiali di medicazione e medicinali occorrenti per le cassette soccorso e per gli ambulatori, essendosi dovuto fare maggiori riforniture;
- d) degenze degli agenti e familiari negli ospedali e sanatori, essendosi verificato un maggior numero di ricoveri (circa 500 in più dell'esercizio precedente);

e) radiografie, cure balneo-termali, cure speciali, apparecchi ortopedici, presidi chirurgici, forniture medicinali nei riguardi degli agenti colpiti da infortunio sul lavoro, e degli agenti aventi titolo alle prestazioni sanitarie, essendosi verificato un maggior numero di casi che hanno richiesto tali prestazioni.

L'ammontare delle somme recuperate a credito delle « Spese per il servizio sanitario » (spese d'ospitalità a carico degli agenti, contributi versati dalle altre Amministrazioni del Ministero delle Comunicazioni in seguito all'unificazione dei servizi sanitari) è di lire **1.532.352,47** in luogo di lire 1.452.024,01 dell'anno precedente.

La differenza in più è dovuta specialmente al maggior numero di ricoveri di agenti e familiari negli ospedali, con spesa a loro totale carico.

ESERCIZIO DELLA RETE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA SICILIA.

30. **Lunghezza.** — La lunghezza della rete a scartamento ridotto della Sicilia era al 30 giugno 1932 di km. 542,264 di cui km. 49,699 a dentiera. Tale lunghezza è rimasta invariata fino al 28 ottobre 1932, nella quale data, in seguito all'apertura all'esercizio della linea Salemi-S. Ninfa, è aumentata a km. **559,473**, di cui **49,699** a dentiera.

31. **Materiale rotabile.** — Durante l'esercizio 1932-33 nessuna variazione è stata apportata alla consistenza del materiale rotabile, ed essa si è dimostrata sufficiente ai bisogni del traffico.

32. **Servizio dei treni.** — Come per il passato, su tutte le linee è stato disimpegnato servizio misto viaggiatori e merci con il quantitativo di treni ordinari appresso specificato per ciascuna linea:

Con due coppie di treni sulle linee:

Agrigento-Naro-Licata;
 Lercara B.-Magazzolo (tratto Bivona-Magazzolo);
 Filaga-Palazzo Adriano;
 Palermo-S. Carlo;
 Castelvetro-Burgio;
 Canicattì-Naro;
 Caltagirone-Dittaino (tratto P. Armerina-Caltagirone);
 Dittaino-Leonforte.

Con tre coppie di treni sulle linee:

Castelvetrano-P. Empedocle (escluso il tratto Sciacca-Magazzolo);
 Dittaino-Caltagirone (tratto P. Armerina-Dittaino);
 Lercara B.-Magazzolo (tratto Lercara A.-Bivona);
 Palermo S. Erasmo-S. Carlo (tratto Villafrati-Corleone);
 Castelvetrano-Burgio (tratto S. Carlo-Burgio);
 S. Ninfa-Salemi.

Con quattro coppie di treni sulle linee:

Castelvetrano-P. Empedocle (tratto Sciacca-Magazzolo);
 Lercara B.-Magazzolo (tratto Lercara B.-Lercara A.);
 Palermo S. Erasmo-S. Carlo (tratto Palermo S. Erasmo-Villafrati).

Con otto coppie di treni sulle linee:

Palermo S. Erasmo-S. Carlo (tratto Palermo S. Erasmo-Misilmeri);
 (Quattro coppie eseguite con automotrice).

Il servizio merci, oltre che coi treni omnibus e misti, è stato disimpegnato con una coppia di treni merci ordinari nelle seguenti linee:

Castelvetrano-P. Empedocle: intera tratta;
 Palermo S. Erasmo-S. Carlo: fra Villafrati e Ficuzza.

La coppia dei treni merci della linea Dittaino-Caltagirone ha disimpegnato anche servizio viaggiatori di 1^a e 3^a classe, come pure ha disimpegnato servizio viaggiatori da Magazzolo a Ribera una coppia di treni destinati all'invio delle locomotive e vetture per i treni da e per Lercara. Detti treni sono stati perciò compresi fra quelli viaggiatori.

33. Percorrenze dei treni e consumo dei combustibili. — Durante l'esercizio 1932-33 si effettuarono **1.404.233** treni-chilometro per il servizio viaggiatori, merci e materiali, in confronto a 1.424.077 dell'esercizio precedente.

Il consumo di carbone fu di tonnellate **17.107** rispetto a tonn. 16.770 dell'esercizio precedente, e quello delle materie grasse di kg. **23.520** rispetto a 23.913 dell'esercizio precedente.

Inoltre sono stati consumati tonnellate **41** di nafta fluidissima e kg. **2.147** di lubrificanti per il servizio delle automotrici, rispetto a tonn. 39 di nafta e kg. 939 di lubrificanti consumati durante l'esercizio precedente.

34. Personale. — Durante l'esercizio 1932-33 il servizio delle linee a scartamento ridotto dalla Sicilia è stato disimpegnato da personale misto della soppressa Direzione di esercizio e delle Sezioni del Compartimento di Palermo.

35. **Risultati finanziari.** — I risultati della gestione si riassumono per l'esercizio 1932-33 come appresso:

ENTRATE.		
1. <i>Prodotti del traffico:</i>		
a) Viaggiatori	lire	2.347.557,98
b) Bagagli e cani	»	28.675,86
c) Merci a G. V.....	»	223.639,86
d) Merci a P. V.	»	2.025.107,66
TOTALE DEI PRODOTTI...		4.624.981,36
2. <i>Introiti indiretti</i>	lire	129.374,99
3. <i>Entrate eventuali</i>	»	—
		129.374,99
TOTALE DELLE ENTRATE...		4.754.356,35
SPESE.		
1. <i>Spese ordinarie:</i>		
a) Personale.....	lire	9.728.622,63
b) Forniture spese ed acquisti....	»	2.732.960,88
c) Manutenzione materiale rotabile	»	2.683.077,23
d) Manutenzione linea.....	»	2.550.092,66
e) Spese generali	»	1.708.964,28
		19.403.717,66
2. <i>Spese complementari</i>	»	3.965.624,53
3. <i>Interessi ed ammortamenti</i>	»	3.027.582,18
TOTALE DELLE SPESE...		26.396.924,32
DISAVANZO...		21.642.567,97

Confrontando queste cifre con quelle dell'esercizio precedente si rileva che le entrate hanno subito, in conseguenza della persistente contrazione del traffico, specialmente di quello viaggiatori, una riduzione di milioni 0,5 (da milioni 5,3 a **4,8**). Le spese sono discese a milioni **26,4** per effetto della riduzione delle spese di personale (milioni 1), forniture spese ed acquisti (milioni 0,3, manutenzione della linea (milioni 0,3). Si è avuto per contro un aumento di milioni 0,2 nelle spese generali per maggior onere di pensioni.

36. **Servizio delle navi-traghetto attraverso lo stretto di Messina.** — Durante l'esercizio finanziario 1932-33 il servizio attraverso lo Stretto venne disimpegnato dalle 6 navi-traghetto « Scilla », « Cariddi », « Messina », « Aspromonte », « Villa » e « Reggio ».

A decorrere dal 1° agosto 1932 è stato riattivato il servizio fra Messina Marittima e Reggio Calabria Marittima, sospeso fin dal 20 febbraio 1931.

Il servizio effettuato ed il personale impiegato nel 1932-33 rispetto all'anno 1931-32, risulta dal seguente specchio:

	ESERCIZIO	
	1932-33	1931-32
Corse doppie effettuate fra Messina Marittima e Villa San Giovanni.....	3.626	5.845
Corse doppie effettuate fra Messina Marittima e Reggio Calabria Marittima.....	1.341	—
Carri trahettati complessivamente dalla Sicilia in continente e viceversa.....	151.289	123.541
Carrozze trahettate complessivamente dalla Sicilia in continente e viceversa.....	10.803	9.828
Veicoli trahettati complessivamente dalla Sicilia in continente e viceversa (ragguagliati a carro: 1 carrozza a carrelli = 2 carri).....	172.895	143.197
<i>Personale impiegato nel servizio attraverso lo Stretto.</i>		
Navigante.....	184 (1)	152 (2)
Officina.....	20	18
Manovalanza.....	3	1
Uffici.....	10	5
TOTALE...	217	176

(1) Dei quali 133 di ruolo, 10 avventizi ordinari e 41 avventizi straordinari.
(2) Dei quali 132 di ruolo, 13 avventizi ordinari e 7 avventizi straordinari.
Il personale di manovalanza e quello addetto all'Officina e agli Uffici è tutto di ruolo.

L'aumento nel personale di ufficio è conseguenza del nuovo ordinamento dato al Riparto navigazione di Messina, l'aumento del personale navigante è conseguente al ripristino del servizio su Reggio Calabria Marittima e all'entrata in linea della nave-traghetto « Cariddi », dal 29 ottobre 1932.

DOPOLAVORO FERROVIARIO.

37. **Organizzazione.** — Gli aderenti al Dopolavoro ferroviario nell'esercizio 1932-33 sono stati **141.697**, compresi gli agenti pensionati. Hanno inoltre aderito **1.427** medici di riparto e **27** ufficiali dell'Ufficio mobilitazione.

Le istituzioni dopolavoristiche ferroviarie costituite sono attualmente **267**, distribuite come dall'annessa cartina.

La Commissione centrale del Dopolavoro ferroviario ha tenuto durante l'esercizio **12** sedute, adottando **705** deliberazioni

Sono state aperte nell'esercizio 1932-33, in locali dell'Amministrazione o privati, le sedi di Cassino, Cremona, Sondrio, Milano Lambrate, Avezzano, S. Giorgio di Nogaro, Sibari, Pescara, Gallarate, Grosseto. Sta per essere ultimato il salone-teatro annesso alla sede di Livorno.

Altri lavori in conto patrimoniale sono stati eseguiti o sono in corso a Milano, Bologna, Caltanissetta Xirbi, Terranova Pausania, Sulmona (Rifugio di Roccaraso) e in altre 21 località.

38. **Stampa e propaganda.** — È continuata la pubblicazione del Bollettino dell'Ufficio centrale nella Rassegna « Forze Civili », edita a cura del P. N. F.

Numerose pubblicazioni di propaganda sono state distribuite a cura dell'Ufficio centrale, che ha pure assunto a favore delle istituzioni dopolavoristiche abbonamenti a giornali e riviste per la sempre più ampia diffusione delle finalità nazionali. Sono stati distribuiti alle Istituzioni il Calendario del P. N. F. e quello dell'Opera Nazionale per il Mezzogiorno d'Italia.

Si è provveduto a favorire e facilitare le visite da parte dei Dopolavoro ferroviari alla Mostra della Rivoluzione Fascista, e numerose comitive sono affluite a Roma. Alcune istituzioni come Milano, Venezia, Verona, Bolzano, Treviso, Brescia, Udine hanno organizzato ciascuna due o tre gite.

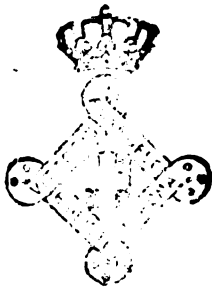
39. **Attività assistenziale.** — Per volontà di S. E. il Ministro il Dopolavoro ferroviario ha organizzato la Befana Fascista 1933 provvedendo alla distribuzione di doni, fra essi in larga misura oggetti utilitari, ai figliuoli di tutti gli associati. Tale distribuzione ha avuto luogo in **270** località e ne sono stati beneficiati **180.000** bimbi, con mezzi finanziari conferiti in parte dal Dopolavoro e in parte dalla Gestione Speciale viveri « La Provvida ».

Le attività assistenziali dei doposcuola, dei nidi d'infanzia, delle mense, dei bagni marini e ordinari hanno avuto notevole sviluppo, sia coll'ampliamento e col miglioramento dei locali esistenti, sia colla istituzione di nuove provvidenze.

SEDI DELLE ISTITUZIONI DEL DOPOLAVORO FERROVIARIO RICONOSCIUTE AL 30 GIUGNO 1933-XI



Istituto Poligrafico dello Stato



Spettacoli e trattenimenti pro Colonie Climatiche sono stati organizzati dai Dopolavoro a beneficio di tali attività assistenziali del Partito e dell'Amministrazione.

40. Agraria. — L'attività agraria va gradualmente assumendo ritmo più intenso nei riguardi sia degli allevamenti di animali da cortile, sia delle coltivazioni orto-frutticole.

Allo scopo di soddisfare le richieste di numerose Istituzioni sono state inviate gabbie per conigli, pollai razionali ed arnie da servire per modello agli associati desiderosi di costruire per proprio conto detti ricoveri. Analogamente per migliorare le razze dei conigli e polli esistenti negli impianti degli associati sono stati distribuiti soggetti miglioratori.

La coniglicoltura ha raggiunto un elevato grado di perfezione, come è dimostrato dagli importanti premi conseguiti nelle esposizioni di Bolzano, S. Remo, Verona e Padova. Per tali risultati il Dopolavoro ferroviario è stato invitato a partecipare alla Mostra annessa al 5° Congresso mondiale di pollicoltura.

Per le coltivazioni orto-frutticole si manifesta crescente interessamento da parte del personale di linea, anche per lo stimolo esercitato dai concorsi a premio e per le facilitazioni concesse nei riguardi degli affitti agricoli.

Si è provveduto alla distribuzione gratuita di **800** quintali di concimi chimici fosfo-azoto-potassici, esplicando efficace azione di propaganda a favore delle concimazioni.

Sono stati pure distribuiti **18.000** fruttiferi, **8.500** gelsi ed oltre un migliaio di pioppi, qualche centinaio di piante di agrumi ed altre essenze. I noti vivai della Delegazione di Cagliari hanno prodotto più di **10.000** piantine, distribuite lungo le linee sarde.

Continuano i buoni risultati dell'apicoltura razionale, quantunque non sia sempre agevole diffondere le necessarie istruzioni teorico-pratiche fra il personale di linea.

Si sono svolti vari concorsi agricoli, più importante fra i quali quello bandito dall'Ufficio centrale per i Compartimenti di Trieste, Bologna, Ancona e Bari, al quale hanno preso parte **410** agenti. Furono distribuiti per la circostanza premi in denaro dalle lire 250 alle lire 50 e numerosi libri agrari di propaganda; vari Enti pubblici accordarono medaglie e diplomi.

Concorsi compartimentali di coniglicoltura, pollicoltura ed apicoltura sono stati banditi dai Compartimenti di Venezia, Genova e Milano, mentre la Delegazione di Cagliari ha svolto una riuscita gara di frutticoltura. Alcuni Dopolavoro hanno indetto per loro conto piccoli concorsi di orticoltura.

I risultati conseguiti dal IV Concorso bacologico, svoltosi per iniziativa della Direzione dell'O. N. D., sono stati assai lusinghieri: **375** partecipanti, **2** medaglie d'oro, **3** di vermeil, **19** di argento e numerosi premi in denaro. Al V Concorso bacologico, in corso di conclusione, hanno partecipato **308** agenti ferroviari.

I Dopolavoro ferroviari hanno largamente partecipato alle manifestazioni pro gelsicoltura promosse dalla Direzione generale dell'O. N. D., svoltesi in tutta Italia nel marzo scorso. Nel Compartimento di Venezia si è iniziata la piantagione dei gelsi in sostituzione delle attuali siepi di biancospino. Sono in corso accordi con l'Ente nazionale serico allo scopo di intensificare tale utile iniziativa.

Alla dotazione per il concorso per l'abbellimento delle stazioni, l'Ufficio centrale ha contribuito con lire **20.000**.

41. Educazione e cultura. — Le **14** biblioteche circolanti compartimentali sono state dotate durante l'esercizio di altre **5.178** opere, tutte di recentissima pubblicazione, delle quali circa **400** di carattere propagandistico e storico, afferenti principalmente alla ricorrenza del Decennale ed alla grande guerra.

Oltre a questi libri destinati alle Biblioteche circolanti, altre **4.000** opere diverse sono state distribuite ai singoli Dopolavoro per alimentare le piccole biblioteche locali.

Si sono intensificati i corsi promossi dalle Istituzioni per la gioventù d'ambo i sessi. Per le figliuole dei ferrovieri le scuole di taglio e cucito vanno incontrando sempre maggior favore. Per i maschi, oltre ai Doposcuola, hanno preso particolare sviluppo, specie a Pisa, Mantova, Paola, ecc., dei corsi di preparazione dei figli dei ferrovieri, a telegrafisti e radiotelegrafisti di terra e di mare, con risultati così buoni da determinare richieste di ammissione, in genere accolte anche da parte di Giovani Fascisti, Avanguardisti e Balilla non appartenenti a famiglie di agenti.

Nel campo della cinematografia la dotazione degli impianti di proiezione si mantiene sui **185** apparecchi, mentre si accentua la tendenza al miglioramento qualitativo. I vecchi piccoli impianti, infatti, si vanno sostituendo con impianti di maggiore potenza e più perfezionati, e si va delineando la aspirazione a sostituire la cinematografia sonora alla muta.

Al 30 giugno 1933 si avevano già undici Dopolavoro muniti di apparecchi per proiezione sonora.

La cinematografia ambulante va prendendo sempre maggiore incremento e durante l'esercizio si sono forniti sette apparecchi cinematografici ambulanti, fra i quali uno sonoro al Compartimento di Roma, che ha suscitato consensi in tutti i piccoli centri ferroviari che esso ha servito.

La Cineteca dell'ufficio centrale è stata rinnovata con pellicole moderne per quanto lo consenta la proiezione muta, portando la dotazione a oltre m. **150.000** di pellicola. **1.650** programmi cinematografici sono stati distribuiti gratuitamente ai Dopolavoro che ne hanno fatta richiesta, con una media di oltre **5,5** spedizioni al giorno.

Anche nel campo della radiofonia più che un aumento si è verificato un miglioramento. Scomparsi da tempo i vecchi impianti alimentati dalla corrente continua (pile ed accumulatori), anche i primi apparecchi ad alimentazione con corrente alternata si vanno scartando e sostituendo con impianti più moderni, con altoparlanti elettrodinamici e quasi tutti forniti di grammofono e pik up. Le istituzioni fornite di apparecchi radio-riceventi, che alla fine dell'esercizio 1931-32 erano 223, sono ora salite a **250**.

Mostre d'arte e d'arte applicata hanno avuto luogo a Genova, Bologna, Portofino, Verona, Cagliari e Bari.

Assai apprezzabile l'attività filodrammatica e quella dei gruppi filarmonici e corali.

42. Sport e ricreazione. — La diffusione degli sports più caratteristicamente dopolavoristici ha assunto tra i ferrovieri un andamento notevolmente crescente.

La caccia e la pesca sono assai praticate; il tamburello, il tiro alla fune e in modo particolare le bocce raccolgono un numero ingente di cultori appassionati.

La passione sportiva si manifesta tuttavia così intensa anche nelle altre specialità, che si è riconosciuto necessario indire annualmente delle gare a carattere nazionale. Così per il ciclismo: dopo numerose gare sociali, compartimentali ed intercompartimentali, fra le quali specialmente importanti il IV Valico dell'Appennino ligure indetto dal Dopolavoro di Sampierdarena e la gara Intercompartimentale a coppie indetta da quello di Milano, l'esito del V Campionato nazionale, svoltosi a Firenze, con larga partecipazione di concorrenti di ogni parte d'Italia, ha nuovamente dimostrato l'entusiasmo dei ferrovieri per lo sport della bicicletta.

Così pure per il canottaggio, praticato ormai su vasta scala sia con le imbarcazioni classiche e regolamentari da regata, sia con i caratteristici gozzi liguri: il IV Campionato nazionale, sintesi della cospicua attività remiera della stagione ha veduto riuniti a Napoli **34** imbarcazioni con **140** vogatori.

Il nuoto è in notevole incremento e si sono conseguiti buoni successi, specie nelle importanti gare di Venezia.

Il crescente interessamento per la scherma consente già l'organizzazione di gare intercompartimentali, svoltesi a Torino e Trieste.

I moltissimi appassionati del tiro al volo, dopo essersi addestrati in gare locali, si sono affermati in modo lusinghiero nel 1° Campionato nazionale indetto dall'O. N. D.

Il 2° Campionato Nazionale ferroviario di tiro a segno, tenutosi a Verona con la partecipazione di **200** tiratori, ha costituito una importante affermazione in questo interessantissimo sport.

Il gioco del calcio è sempre largamente praticato tra i dopolavoristi ferroviari e accanto all'ottimo comportamento delle squadre di Ancona, Venezia, Torino ed altre, si deve registrare la vittoria, da parte della squadra del Dopolavoro ferroviario di Rimini, del campionato emiliano di 2ª divisione, colla conseguente promozione alla Divisione superiore.

L'atletica ha segnato notevole progresso. Al V concorso ginnico-atletico nazionale dell'O. N. D. hanno preso parte **32** squadre ferroviarie, classificatesi **21** in primo grado e **11** in secondo, e le squadre di Cagliari, Milano, Voghera, Alessandria e Venezia si sono piazzate ai primissimi posti. Altro indice dell'incremento dell'atletica è dato oltre che dai risultati ottenuti in numerose gare dai ferrovieri di Ancona, Napoli, Alessandria e Torino, dall'ottimo esito della 1ª polisportiva nazionale, che ha raccolto a Genova oltre **700** atleti ferrovieri. Da ricordare pure la superba affermazione al Concorso internazionale ginnastico di Rotterdam della squadra del Dopolavoro ferroviario di Pistoia.

Il tennis guadagna rapidamente proseliti, e nuovi campi sono istituiti presso le Istituzioni; aumenta pure di continuo il numero dei praticanti gli sports della montagna che partecipano alle audaci ascensioni o si dedicano agli sci. Al IV Campionato di marcia e tiro per pattuglie di sciatori dopolavoristi organizzato dall'O. N. D. a Piane di Mocogno hanno partecipato **21** pattuglie di ferrovieri, l'ottimo comportamento delle quali, nonostante l'inclemenza degli elementi, ha fatto degna corona alla brillante affermazione dei ferrovieri sciatori di Bolzano, classificatisi terzi assoluti. In ogni sport, insomma, la quantità e l'importanza delle gare, il numero crescente dei partecipanti ed i lusinghieri risultati raggiunti appaiono sempre più evidenti.

È pure da segnalarsi la vasta attività dei Dopolavoro ferroviari nel campo delle gite e delle escursioni, molte delle quali alle terre redente e alle località della guerra.

SERVIZI CONTABILI, FINANZIARI E DI RISCONTRO.

43. **Servizi contabili e finanziari.** — Nell'esercizio 1932-33 furono emessi **215.989** documenti di entrata e di spesa contro 240.985 nel 1931-32, con una diminuzione di circa 25.000 dovuta specialmente al minor numero di mandati di pagamenti e ruoli di paga.

Le entrate e le uscite di cassa furono rispettivamente di lire **5.190.358.259,94** e **5.112.124.708,89** con un minor movimento, in confronto del 1931-32, di circa 300 milioni nelle entrate e 370 nelle uscite.

I servizi finanziari e contabili si sono svolti anche nel 1932-33 regolarmente sotto la vigilanza, come di norma, del Servizio Ragioneria.

I Corpi Ispettivi a questo appartenenti hanno compiuto **2.148** verifiche ed ispezioni, delle quali:

1.230 in materia di contabilità generale, di conti di personale e di conti patrimoniali;

380 per riscontri sulle scorte dei Magazzini, dei Depositi, delle Officine, della linea e sul materiale di esercizio in dotazione agli impianti;

272 per constatazione ai Magazzini e Distributori della Gestione Speciale Viveri « La Provvida »;

266 per controlli di istituzioni dopolavoristiche e di colonie marine e montane per i figli dei ferrovieri.

Nel campo finanziario ha avuto particolare importanza l'operazione di credito che verso la fine dell'esercizio, in esecuzione del decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, e giusta il R. decreto 21 maggio 1933, n. 450, venne concretata col Consorzio di Credito per le opere pubbliche per provvedere i mezzi necessari all'esecuzione del primo lotto dei lavori per le nuove elettrificazioni di linee ferroviarie, come al paragrafo 19 del Capo II è più dettagliatamente esposto.

Nel campo delle procedure contabili e delle tenute delle scritture, anche nel 1932-33 è stata rivolta l'attenzione allo studio dei possibili, ulteriori perfezionamenti in modo da renderle sempre più rispondenti alle esigenze e finalità dell'azienda. Tra l'altro, oltre ad emanare norme per meglio disciplinare la regolazione ed imputazione a bilancio delle spese che l'Amministrazione sostiene per stampati, avvisi, orari e pubblicazioni diverse, è stato anche provveduto a regolare su nuove basi la contabilità della Tipolitografica della Direzione Generale, dove molti di detti stampati e pubblicazioni vengono eseguiti.

Considerata poi la convenienza, nella delicata situazione creata dalla depressione del traffico, di avere a disposizione sempre maggiori elementi circa i

costi dell'esercizio, sono state esaminate e concretate fra i diversi Servizi interessati le opportune modalità per potere col nuovo esercizio 1933-34 addivenire alla determinazione delle spese distintamente per linea, sia pur limitatamente, per ora, alle linee di scarso traffico. Per quanto riguarda le entrate distinte per linea, è stato per l'anno finanziario 1932-33 eseguito nuovamente il calcolo che già era stato fatto per gli anni 1926-27 e 1927-28, ed i relativi risultati sono stati esposti nell'allegato n. 62.

44. **Riscontro della Corte dei Conti.** — Durante l'esercizio 1932-33 la Corte ebbe ad emettere complessivamente **398** rilievi su 254.574 documenti afferenti alla contabilità dell'esercizio 1930-31.

Nello stesso periodo furono rimessi alla Corte **12.055** contratti e precisamente 6.460 attivi e 5.595 passivi, sui quali la Corte emise complessivamente **161** note di osservazione, mentre ne furono restituiti registrati **11.453**.

Sempre durante il suddetto esercizio sono poi stati trasmessi alla Corte i conti giudiziali dei Cassieri relativi al 2° semestre dell'anno finanziario 1931-32 e quelli del 1° semestre dell'anno 1932-33, di tutte le Casse Compartimentali.

ALLEGATI

ALLEGATO N. 1. — CONTO GENERALE DEL PATRIMONIO AL 30 GIUGNO 1933

- » » 2. — LIQUIDAZIONE GENERALE.
- » » 3. — DIMOSTRAZIONE DEGLI ELEMENTI COSTITUTIVI DEL PATRIMONIO NETTO DELL'AZIENDA E LORO VARIAZIONE NEL 1932-33.
- » » 4. — ATTIVITÀ DI NATURA INDUSTRIALE.
- » » 5. — MEZZI DIVERSI D'ESERCIZIO.
- » » 6. — SITUAZIONE DELLE SCORTE DEI MAGAZZINI E DEI MATERIALI IN CORSO DI REGOLARIZZAZIONE.
- » » 7. — SITUAZIONE DEI FONDI DI RISERVA PER LE SPESE COMPLEMENTARI E VARIE.
- » » 8. — BILANCIO 1932-33. CONTO DELLE ENTRATE E DELLE SPESE ORDINARIE AL NETTO.
- » » 9. — ELENCO DELLE PARTITE DETRATTE PER RIDURRE AL NETTO IL BILANCIO DELLA PARTE ORDINARIA.
- » » 10. — SVILUPPO, PER ARTICOLI, DEI CAPITOLI DELLE ENTRATE E DELLE SPESE 1932-33, COMPRESI I RESIDUI, E CONFRONTO COL 1931-32.
- » » 11. — RIASSUNTO DEI PRODOTTI DEL TRAFFICO.
- » » 12. — ANTICIPAZIONI DEL TESORO ED ENTRATE AUTORIZZATE PER FAR FRONTE ALLE SPESE DELLA PARTE STRAORDINARIA DEL BILANCIO.
- » 13. — DIMOSTRAZIONE DELLE SOMME IMPEGNATE E DI QUELLE PAGATE DAL 1° LUGLIO 1905 AL 30 GIUGNO 1933, PER SPESE DI CARATTERE PATRIMONIALE.

CONTO GENERALE DEL PATRI

(Vedere Relazione a pag. 29)

ATTIVO.

GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA.

Attività di natura industriale: (a)

Linee, impianti e fabbricati	L. 29.690.674.238,69
Mezzi diversi d'esercizio:	
1° Materiale rotabile	L. 7.440.995.004,80
2° Navi-traghetto	» 71.161.706,83
3° Materiale d'esercizio	» 591.025.334,89
	» 8.103.182.046,52
Scorte della gestione autonoma di magazzino	
1°) Magazzini ed Officine	L. 1.133.754.598,10
2°) Distributori viveri « La Provvida » ..	» 21.407.142,29
	» 1.155.161.740,39
Case economiche per ferrovieri	» 376.089.919,16
Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma	» 8.000.000 —
	» 1.555.161.740,39
Totale attività di natura industriale	L. 39.333.107.944,76

(Vedi allegato n. 4).

Attività finanziarie:

Cassa:	
1° Fondi in cassa	L. 78.233.551,05
2° Fondi di scorta	» 304.362,60
	L. 78.537.913,65
Depositi presso la Tesoreria:	
1° In conto corrente:	
a) Somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa L. 117.842.257,21	
b) Somme ricavate dai mutui per l'elettrificazione » 510.000.000 —	
	» 627.842.257,21
2° Per fondi di riserva	» 15.821.200,20
	» 643.663.457,41
Compartecipazione:	
Quote di compartecipazione alla formazione dei capitali azionari della « Compagnia Italiana Turismo », dell' « Istituto Nazionale Trasporti » e della « Società Anonima Italiana Casse Mobili »	» 7.663.785 —
Crediti diversi	» 89.986.456,75
Residui attivi:	
Disavanzo di gestione	L. 603.329.169,76
Altri residui	» 2.002.100.100,70
	L. 2.605.429.270,46
Come da bilancio	» 254.210.918,37
Compresi nella rimanenza delle scorte di magazzino	» 2.351.218.352,09
Totale attività finanziarie...	L. 3.171.069.964,90

Totale Gestione propria dell'Azienda... L. 42.504.177.909,66

GESTIONI SPECIALI.

Fondo pensioni	L. 1.180.140.041,31
Id. speciale per il servizio delle pensioni e sussidi di cui al R. D. 21 ottobre 1923, n. 2529 »	478.062,68
Id. lasciati	» 168.038,42
Id. garanzia per le cessioni	» 52.743.604,90
Id. mutui al personale	» 190.361.068,13
Id. Opera di previdenza	» 84.203.932,24
Id. riserva della gestione case per i ferrovieri	» 14.745.387,85
Id. mutui cooperative edili ferroviarie	» 472.024.496,35
	L. 1.994.864.631,88
Depositi di terzi	» 791.325,30
	L. 44.499.833.866,84

TOTALE GENERALE... L. 44.499.833.866,84

(a) I valori indicati per le attività di natura industriale figurano espressi, anche per l'esercizio 1932-33, in lire stabilizzate.

L'ammontare di lire 39.333.107.944,76 corrisponde, secondo la vecchia valutazione, a lire 20.705.939.022,64 (vedere allegato n. 4) di cui lire 8.045.174.989,54 rappresentano le spese occorse per gli impianti (linee di Stato e private) ed i mezzi d'esercizio avuti in dotazione dall'Azienda senza onere d'interesse ed ammortamento e lire 12.660.764.033,10 esprimono l'ammontare degli investimenti patrimoniali dall'azienda stessa effettuati.

MONIO AL 30 GIUGNO 1933.

e seguenti, Capo II).

PASSIVO.**GESTIONE PROPRIA DELL'AZIENDA.****Sovvenzioni del Tesoro :**

Capitale mutuato.....	L.	9.628.807.477,86	
Ammontare ammortizzato	»	918.130.881,18	
			L. 8.710.676.596,68

Debiti vari :

Per materiale in carico d'inventario, da pagare	L.	30.580.290 —	
Per mutui contratti per le case economiche pei ferrovieri, non ancora ammortizzati....	»	301.439.455,02	
Per mutui contratti per la costruzione del Dopolavoro ferroviario di Roma e non ancora ammortizzati	»	7.933.229,76	
Per saldi diversi della gestione.....	»	324.583.239,87	
Per partite assunte, in carico al patrimonio, in corso di sistemazione contabile.....	»	31.688.493,98	
			» 696.224.708,63

Residui passivi (b)

L. 2.982.022.730,76

L. 12.388.924.036,07

Dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi d'esercizio..... L. 22.048.130.316,77

Linee di proprietà privata..... » 1.284.440.341 —

Carrozze di proprietà dell'Amministrazione postale..... » 24.608.647,50

» 23.357.179.305,27

L. 35.746.103.341,34

Fondi di riserva :

Fondo di riserva per le spese impreviste.....	L.	28.117.613,53
Id. rinnovamento materiale metallico d'armamento.....	»	17.629.759,83
Id. manutenzione straordinaria.....	»	22.829.847,66
Id. riserva per le spese complementari ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	»	6.715.367,67
Id. riserva per rischi di mare.....	»	12.634.348,23
Id. assicurazione rischi di mare riguardanti la gestione di magazzino	»	2.354.682,94

Fondi della Gestione viveri « La Provvida ».

a) Fondo utili disponibili..... L. 11.531.143,96

b) Fondo utili destinati ad acquisto viveri in eccedenza al fondo di dotazione..... » 1.500.000 —

c) Fondo rinnovamento materiale d'esercizio..... » 1.000.000 —

L. 14.031.143,96

Fondo di rinnovamento impianti e macchinari Centrali elettriche..... » 15.756.362,64

L. 120.069.126,46

Patrimonio netto dell'Azienda (Vedi allegato N. 3)..... » 6.638.005.441,86

Totale gestione propria dell'Azienda... L. 42.504.177.909,66

Gestioni speciali..... » 1.994.864.631,88

Depositi di terzi..... » 791.325,30

TOTALE GENERALE... L. 44.499.833.866,84

(b) La voce non comprende i residui di pertinenza dei fondi di riserva separatamente esposti nel presente conto generale e che ammontano a lire 17.629.759,83 per il fondo di rinnovamento materiale metallico di armamento, lire 22.829.847,66 per il fondo di manutenzione straordinaria, lire 4.276.013,60 per il fondo spese complementari ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia, lire 7.866.581,95 per il fondo utili disponibili della Gestione viveri « La Provvida » ed infine lire 12.296.413,33 per il fondo di riserva disponibile per le spese impreviste, aggiunti i quali i residui salgono a lire 3.046.921.347,14, come dal Consuntivo.

LIQUIDAZIONE

(Vedere Relazione a

Entrate della parte ordinaria del bilancio	L. 3.278.989.238,48
Versamento al fondo di riserva per le spese impreviste.....	» 20.000.000 —
Importi relativi ad oneri di non diretta pertinenza dell'Azienda ferroviaria ed a prestazioni non compensate:	
Contributo per riduzioni di tariffe dipendenti da motivi di interesse generale	L. 13.991.303,10
Onere trasporto servizi postali	» 67.000.000 —
Insufficienza delle entrate delle ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia	» 21.642.567,97
	<u>» 102.633.871,07</u>
Ammortamenti:	
Quota di ammortamento pagata a terzi per impianti di carattere patrimoniale.....	L. 579.366,08
Quota di ammortamento per le case economiche pei ferrovieri	» 2.148.110,11
Quota di ammortamento per la Sede di Roma del Dopolavoro ferroviario	» 34.278,64
Quote di ammortamento relative ai capitali forniti dal Tesoro	» 94.350.050,70
	<u>» 97.111.805,53</u>
Disavanzo economico (a).....	» 391.287.079,83
	<u>L. 3.890.021.994,91</u>

(a) Disavanzo di bilancio	L. 603.329.169,76
meno:	
Aumento del fondo di riserva per le spese impreviste.....	L. 12.296.413,33
Contributi, oneri ed ammortamenti vari	» 199.745.676,60
	<u>» 212.042.089,93</u>
Disavanzo economico.....	L. 391.287.079,83

GENERALE.*pag. 30, Capo II).*

Spese della parte ordinaria del bilancio L. 3.882.318.408,24

Prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste • 7.703.586,67

L. 3.890.021.994,91

Dimostrazione degli elementi costitutivi del Patrimonio netto dell'Azienda e loro variazione nel 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. 29, Capo II).

	SITUAZIONE al 30 giugno 1932	VARIAZIONI AVVENUTE NEL 1932-33		SITUAZIONE al 30 giugno 1933
		in più	in meno	
Ricavi e mezzi diversi dell'esercizio erogati per spese patrimoniali durante l'esercizio di Stato	1.223.487.876,93	19.823.275,84	—	1.243.311.152,77
Mezzi di bilancio impiegati in rimborso di spese sostenute da terzi per impianti di carattere patrimoniale	7.004.102,92	579.366,08	—	7.583.469,—
Mezzi di bilancio destinati ad ammortamento di spese sostenute per acquisto e costruzione di case per i ferrovieri	10.412.434,87	2.148.110,11	—	12.560.544,98
Mezzi per la sede di Roma del Dopolavoro ferroviario	32.491,60	34.278,64	—	66.770,24
Sovvenzioni ammortizzate	823.780.830,48	94.350.050,70	—	918.130.881,18
Differenze conseguenti dal ragguaglio in lire stabilizzate:	5.336.164.773,27	892.835,23 (a)	—	5.337.057.578,50
a) sugli aumenti patrimoniali effettuati dall'Azienda durante l'esercizio di Stato ...	5.274.488.182,66	892.805,23	—	5.275.380.987,89
b) sugli investimenti in acquisto e costruzione case per i ferrovieri	61.676.590,61	—	—	61.676.590,61
Quote di compartecipazione alla formazione del capitale azionario della « Compagnia Italiana Turismo » e « Istituto Nazionale Trasporti »...	6.516.500,—	1.147.285,—	—	7.663.785,—
(A)	7.407.399.010,07	118.975.171,60	—	7.526.374.181,67
Meno:				
Fondi erogati per le spese di primo impianto e per deficiente manutenzione, e perdite nell'emissione titoli	103.887.697,21	—	—	103.887.697,21
Deficienza del rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio	682.864.695,69	101.616.346,91 (b)	—	784.481.042,60
(B)	786.752.392,90	101.616.346,91	—	888.368.739,81
(A-B)	6.620.646.617,17	17.358.824,69	—	6.638.005.441,86

(a) Plus valore afferente alla quota riscattata nell'esercizio 1932-33 degli impianti e dei fabbricati già eseguiti da terzi.

(b) Somma riflettente il materiale rotabile e dovuta alla differenza fra il valore dei rotabili demoliti durante l'esercizio in lire stabilizzate 195.783.224,91, e gli acquisti effettuati in conto rinnovamento per lire 94.166.878.

Attività di natura industriale.
(Vedere Relazione, a pag. 29, Capo II).

	Situazione contabile al 30 giugno 1932	VARIAMENTI INTERVENUTE NEL 1932-33		Situazione contabile al 30 giugno 1933	Differenze conseguenti dal ragguglio in lire stabilizzate	Valori al 30 giugno 1933 (espressi in lire stabilizzate)
		in aumento	in diminuzione			
Linee, impianti e fabbricati.						
Linee:						
a) Linee di proprietà dello Stato:						
Linee ricevute dall'Azienda come dotazione (vedi allegato n. 1)						
	6.552.106.168,78	22.092.800 (e)	—	6.574.198.968,78	14.019.466.000,22	20.593.664.969
Linee di accesso al Sempione.....						
	45.725.000 —	—	—	45.725.000 —	121.007.423 —	167.632.423 —
b) Linee di proprietà privata:						
entro i vecchi confini.....						
	48.550.873 —	—	—	48.550.873 —	129.441.483 —	177.992.356 —
ex austriache.....						
	301.805.184 —	—	—	301.805.184 —	804.642.801 —	1.106.447.985 —
Impianti e fabbricati di terzi, riscattati						
	7.004.102,92	579.366,08	—	7.583.469 —	15.021.665,22	22.605.134,22
Lavori alle linee ed agli impianti:						
a) a carico delle F. S.:						
1. Pagati alle Società.....						
	47.108.692,32	—	—	47.108.692,32	125.596.484,68	172.705.177 —
2. Effettuati durante l'esercizio di Stato..						
	5.268.697.307,80	162.985.094,51	—	5.431.682.402,31	1.733.458.322,85	7.165.140.725,16
b) a carico di altri Ministeri:						
1. Eseguiti alle linee delle nuove provincie						
	55.431.398,93	—	—	55.431.398,93	318.342,07	55.749.741 —
2. » in dipendenza della guerra.....						
	144.788.971,83	—	—	144.788.971,83	81.786.958,65	226.575.930,48
c) a carico della gestione speciale viveri « La Provvida ».....						
	812.624,04	1.347.173,79	—	2.159.797,83	—	2.159.797,83
Totale linee, impianti e fabbricati						
	12.472.030.323,62	187.004.434,38	—	12.659.034.758 —	17.031.639.480,69	29.690.674.238,69
Mezzi diversi d'esercizio (vedi allegato n. 5).....						
	6.380.380.291,83	272.013.041,08	83.064.137,21	6.569.329.195,70	1.533.852.850,82	8.103.182.046,52
Scorte in magazzino (vedi allegato n. 6).....						
	1.341.268.191,29	—	186.106.459,90	1.155.161.740,39	—	1.155.161.740,39
Case economiche per i ferrovieri.....						
	283.299.825,55	31.113.593 —	—	314.413.328,55	61.676.590,61	376.080.919,16
Sede del Dopolavoro ferroviario di Roma.....						
	8.000.000 —	—	—	8.000.000 —	—	8.000.000 —
	20.484.978.632,29	490.130.978,46	269.170.588,11	20.705.939.022,64	18.627.168.922,12	39.333.107.944,76

(a) Tronco S. Ninfa scalo-Salemi..... L. 13.880.900
Lavori complementari alle linee già in esercizio » 5.111.900
L. 22.092.800

Mezzi diversi d'esercizio.
(Vedere Relazione a pag. 25, Capo II).

	VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 1933-33										Valori al 30 giugno 1933 espressi in lire stabilizzate
	Situazione inventariale al 30 giugno 1932		in più: nuovi acquisti e rettifiche di valori		in meno: demolizioni e rettifiche di valori		Situazione inventariale al 30 giugno 1933		Differenze conseguenti dal ragguaglio in lire stabilizzate		
	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Ammontare	Ammontare	
<i>Materiale rotabile:</i>											
Locomotive.....	6.392	2.148.543.417,21	31	41.137.335,74	202	25.450.222,63	6.221	2.164.230.530,32			
Carrozze.....	8.292	1.147.710.021,23	281	100.511.473,34	316	13.002.324,80	8.257	1.235.219.169,77			
Bagagliai.....	4.279	203.542.072,89	530	31.683.977,46	101	1.698.004 —	4.708	233.528.046,35			
Carri.....	147.435	2.399.205.474,77	106	26.872.661,84	5.779	33.133.656 —	141.762	2.392.944.480,61			
		5.899.000.986,10		200.205.448,38		73.284.207,43		6.025.922.227,05			
<i>Navi-traghetto.....</i>	5	24.271.656,09	2	40.501.551,96	—	185.222,29	7	64.587.985,76			71.161.706,83
		457.107.649,64		31.306.040,74		9.594.707,49		478.818.982,89			591.025.334,89
<i>Materiale d'esercizio.....</i>		6.380.380.291,83		272.013.041,08		83.064.137,21		6.569.329.195,70			8.103.182.046,52
											1.533.852.850,82

(e) Dedotto il deprezzamento iniziale pari a lire stabilizzate 793.021.423 — (b) Di cui lire 4.794.738,72 relative alla Gestione speciale viveri. « La Provvida » — (c) Dedotto il deprezzamento iniziale pari a lire stabilizzate 30.062.000. (d) Questa somma, in confronto a quella di lire 1.076.230.946,73, risultante alla chiusura dell'esercizio scorso, presenta una diminuzione di lire 142.378.069,91 dovuta al materiale rotabile e precisamente al plus valore del materiale demolito durante il 1932-33, il cui importo fu di lire stabilizzate 195.783.224,91 contro lire 33.405.135 di valore inventariale.

Situazione delle scorte dei magazzini e dei materiali in corso di regolarizzazione.

(Vedere Relazione a pag. 25, Capo II e pag. 167, Capo VIII).

CONSEGNATARI	Materiali in magazzino e presso i Servizi pei bisogni dell'esercizio e dei lavori	Materiali in corso di regolarizzazione contabile per lavori eseguiti od impegnati, per lavori speciali od in corso di esecuzione	Materiali fuori uso	TOTALI
	1	2	3	4
Magazzini approvvigionamenti.....	591.644.495,66	—	25.438.322,39	617.082.818,05
Magazzini viveri « La Provvida ».....	21.407.142,29	—	—	21.407.142,29
Depositi combustibili (a).....	122.794.153,33	—	—	122.794.153,33
Servizio Materiale e Trazione:				
nei depositi locomotive e nelle squadre di rialzo:				
a) rete a scartamento normale	49.814.149,14	569.143,69	—	50.383.292,83
b) linee a scartamento ridotto della Sicilia	324.460,05	—	—	324.460,05
c) navigazione dello stretto di Messina....	813.554,48	—	—	813.554,48
nelle officine materiale rotabile:				
a) materiali diversi	24.115.484,47	18.897.864,35	—	43.013.348,82
b) sale montate.....	22.618.699,33	—	—	22.618.699,33
nelle officine private.....	2.488.467,99	228.087,87	—	2.716.555,86
Servizio Lavori e Costruzioni:				
a) Lavori:				
lungo le linee	95.594.089,32	82.128.382,04	10.412.277,77	188.134.740,13
nelle officine	2.359.633,92	1.514.567,46	215.775,56	4.089.976,94
b) Elettrificazione:				
lungo le linee	58.650.903,51	19.125.153,41	844.182,25	78.620.239,17
nei cantieri.....	152.681,19	3.010.077,92	—	3.162.759,11
TOTALI...	992.777.905,68	125.473.276,74	36.910.557,97	1.155.161.740,39

(a) La relativa situazione comprende anche i combustibili liquidi e i lubrificanti.

Situazione dei fondi di riserva per le spese complementari e varie.

(Vedere Relazione a pag. 24, Capo II).

A) MANUTENZIONE STRAORDINARIA.	
Avanzo al 30 giugno 1932	—
Stanziamiento dell'anno finanziario 1932-33	50.000.000 —
Ricavi	1.187.971,58
	<hr/>
	51.187.971,58
Spesa	28.358.123,92
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1933	22.829.847,66
	<hr/>
B) RINNOVAMENTO PARTE METALLICA ARMAMENTO.	
Avanzo al 30 giugno 1932	35.464.016,74
Stanziamiento dell'anno finanziario 1932-33	25.000.000 —
Ricavi	24.407.694,28
	<hr/>
	84.871.711,02
Spesa	67.241.951,19
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1933	17.629.759,83
	<hr/>
C) RINNOVAMENTO MATERIALE ROTABILE.	
Avanzo al 30 giugno 1932	—
Stanziamiento dell'anno finanziario 1932-33	74.520.000 —
Ricavi	19.646.878 —
	<hr/>
	94.166.878 —
	<hr/>
	94.166.878 —
	<hr/>
Versamento alla parte straordinaria	94.166.878 —
Avanzo al 30 giugno 1933	—
	<hr/>
D) MIGLIORIE ALLE LINEE ED AGLI IMPIANTI A CARICO DELL'ESERCIZIO.	
Avanzo al 30 giugno 1932	—
Stanziamiento dell'anno finanziario 1932-33	—
Ricavi	59.176,24
	<hr/>
	59.176,24
Versamento alla parte straordinaria	59.176,24
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1933	—

Segue: ALLEGATO N 7.

E) SPESE COMPLEMENTARI DELLE FERROVIE A SCARTAMENTO RIDOTTO DELLA SICILIA.

Avanzo al 30 giugno 1932	3.449.973,72
Stanziamento dell'anno finanziario 1932-33	3.965.624,53
Ricavi	228.171,20
	<hr/>
	7.643.769,45
Spesa	928.401,78
	<hr/>
Avanzo al 30 giugno 1933	6.715.367,67 ⁽¹⁾

F) FONDO DI RISERVA PER LE SPESE IMPREVISTE.

Fondo al 30 giugno 1932	15.821.200,20
Assegno al fondo	20.000.000 —
	<hr/>
	35.821.200,20
Prelevamento dal fondo	7.703.586,67
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1933	28.117.613,53

G) FONDO ASSICURAZIONI DI RISCHI DI MARE PER TRASPORTI RIGUARDANTI LA GESTIONE DI MAGAZZINO.

Fondo al 30 giugno 1932	2.352.112,64
Versamento dell'anno finanziario 1932-33	66.140,57
	<hr/>
	2.418.253,21
Prelevamento dal fondo	63.570,27
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1933	2.354.682,94

H) FONDO DI RISERVA PER I RISCHI DI MARE RELATIVI ALLA NAVIGAZIONE LIBERA.

Fondo al 30 giugno 1932	12.227.025,72
Versamento dell'anno finanziario 1932-33	—
Interessi sulla parte mutuata alle Cooperative edilizie ferroviarie	407.322,51
	<hr/>
	12.634.348,23
Prelevamento dal fondo	—
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1933	12.634.348,23

I) FONDO DI RINNOVAMENTO IMPIANTI E MACCHINARI DELLE CENTRALI ELETTRICHE.

Fondo al 30 giugno 1932	11.817.271,98
Versamento dell'anno finanziario 1932-33	3.939.090,66
	<hr/>
	15.756.362,64
Prelevamento dal fondo	—
	<hr/>
Fondo al 30 giugno 1933	15.756.362,64

(1) Di cui lire 3.116.419,83 per la manutenzione straordinaria; lire 1.159.593,77 per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento e lire 2.439.354,07 per il rinnovamento del materiale rotabile.

ENTRATA

<i>a</i>	<i>Prodotti del traffico:</i>		
	Rete a scartamento normale e stretto di Messina	2.985.619.523,43	
	Rete a scartamento ridotto della Sicilia.....	4.624.981,36	
			2.985.244.504,79
<i>b</i>	Introiti indiretti		73.921.028,64
<i>c</i>	Introiti a rimborso di spesa.....		69.639.695,49
		Entrate dell'esercizio rete ferroviaria.....	3.128.805.228,92
<i>d</i>	Entrate eventuali.....		16.114.195,52
<i>e</i>	Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione (1)		603.329.169,76
		Totale entrate.....	3.748.248.594,20

le delle Spese ordinarie al netto.
 pag. 18 e seguenti, Capo II).

ALLEGATO N. 8.

SPESA

<i>a</i>	<i>Spese ordinarie:</i>			
	Direzione generale	Personale	57.311.494,60	
	id.	Diverse	2.314.516,04	
				59.626.010,64
	Movimento	Personale	717.225.257,49	
	id.	Diverse	47.147.395,34	
				764.372.652,83
	Commerciale e del traffico	Personale	30.013.763,56	
	id.	Diverse	2.845.183,49	
				32.858.947,05
	Materiale e trazione	Personale	335.024.298,97	
	id.	Diverse	759.074.915,33	
				1.094.099.214,30
	Lavori e costruzioni	Personale	296.189.915,53	
	id.	Diverse	240.503.561,29	
				536.693.476,82
	Linee a scartamento ridotto della Sicilia	Personale	9.728.622,63	
	id. id. id.	Diverse	7.966.130,77	
				17.694.753,40
	Stretto di Messina	Personale	2.661.515,68	
	id.	Diverse	3.751.012,80	
				6.412.528,48
	Spese generali attinenti al personale.....			441.216.806,61
	id. diverse			40.890.284,74
	Servizi secondari			32.491,60
	Spese ordinarie dell'esercizio.....			3.002.897.226,47
<i>b</i>	<i>Spese complementari</i>			153.485.624,53
<i>c</i>	<i>Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria</i>			577.874.440,10
<i>d</i>	<i>Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria</i>			13.991.303,19
	Totale spese.....			3.748.248.594,20

(1) Spese ordinarie, complementari ed accessorie	L. 3.748.248.504,20
Entrate dell'esercizio rete ferroviaria	L. 3.128.805.228,92
» eventuali	» 16.114.195,52
	<u>» 3.144.919.424,44</u>
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione	L. 603.320.169,76

ENTRATA			
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
Prodotti del traffico.			
Prodotti della rete a scartamento normale e dello stretto di Messina.....	2.980.619.523,43	—	2.980.619.523,43
Prodotti della rete a scartamento ridotto della Sicilia	4.624.981,36	—	4.624.981,36
Totale prodotti del traffico	2.985.244.504,79	—	2.985.244.504,79
Introiti indiretti.			
Redditi patrimoniali.....	30.808.312,25	—	30.808.312,25
Telegrammi privati	1.040.373,99	—	1.040.373,99
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo ...	3.166.212,22	1.614.066,31	1.552.205,91
Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria...	21.710.798,12	—	21.710.798,12
Prodotti per servizi accessori	14.101.635,31	3.399.124,43	10.702.510,88
Introiti indiretti della rete a scartamento ridotto della Sicilia	129.374,99	—	129.374,99
Utili di magazzino	19.404.504,51	11.517.052,01	7.887.452,50
Totale introiti indiretti	90.451.211,39	16.530.182,75	73.921.028,64
Introiti a rimborso di spesa.			
Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa.....	15.973.722,70	—	15.973.722,70
Ricuperi di carattere generale	36.204.897,33	4.447.034,40	31.847.862,93
Ricuperi dei Servizi	19.739.683,54	19.739.683,54	—
Introiti a rimborso di spese della rete a scartamento ridotto della Sicilia	24.715,45	24.715,45	—
Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materie fuori uso od esuberanti.....	10.730.229,42	10.730.229,42	—
<i>Da riportare.....</i>	82.763.248,44	34.941.662,81	47.821.585,63

al netto il bilancio della parte ordinaria.

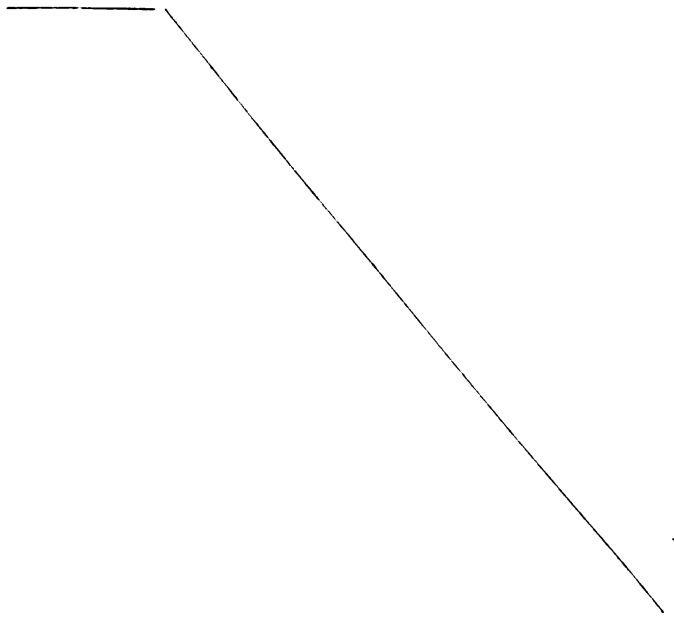
pag. 17, Capo II).

SPESA			
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
Spese ordinarie.			
Direzione generale - Personale.....	58.390.952,59	1.079.457,99	57.311.494,60
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	3.345.464,95	1.030.948,91	2.314.516,04
Servizio movimento - Personale	720.211.396,65	2.986.139,16	717.225.257,49
Id. - Forniture, spese ed acquisti	49.573.771,65	2.426.376,31	47.147.395,34
Id. - Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo.....	1.614.006,31	1.614.006,31	—
Servizio commerciale e del traffico - Personale.....	30.389.310,32	375.546,76	30.013.763,56
Id. - Forniture, spese ed acquisti	1.161.313,40	87.501,37	1.073.812,03
Id. - Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa	4.097.036,91	2.325.665,45	1.771.371,46
Servizio materiale e trazione - Personale	336.329.704,05	1.305.405,08	335.024.298,97
Id. - Forniture, spese ed acquisti	326.614.870,72	2.525.504,61	324.089.366,11
Id. - Manutenzione materiale rotabile	434.985.549,22	—	434.985.549,22
Servizio lavori e costruzioni - Personale	300.891.585,13	4.701.669,60	296.189.915,53
Id. - Forniture, spese ed acquisti.....	63.994.773,98	2.172.858,06	61.821.915,92
Id. - Manutenzione della linea	188.017.915,34	9.336.269,97	178.681.645,37
Linee a scartamento ridotto della Sicilia - Personale.....	9.736.651,97	8.029,34	9.728.622,63
Id. - Forniture, spese ed acquisti	2.753.648,42	20.687,54	2.732.960,88
Id. - Manutenzione materiale rotabile	2.683.077,23	—	2.683.077,23
Id. - Manutenzione della linea	2.613.596,96	63.504,30	2.550.092,66
Navigazione dello Stretto di Messina - Personale.....	2.662.130,53	614,85	2.661.515,68
Id. - Forniture, spese ed acquisti	3.799.461,91	48.449,11	3.751.012,80
Totale spese ordinarie.....	2.543.866.218,24	32.108.634,72	2.511.757.583,52

ENTRATA			
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
<i>Riporti.....</i>	82.763.248,44	34.041.662,81	47.821.585,63
Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune	9.370.780,67	9.370.780,67	—
Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	5.753.280,29	—	5.753.280,29
Interessi a carico della gestione delle case economiche per i capitali forniti dall'Amministrazione	13.989.441,51	13.788.537,44	200.904,07
Canone a carico del « Dopolavoro ferroviario » Sede di Roma:			
a) Interessi sui capitali forniti per la costruzione della sede	440.000 —	440.000 —	—
b) Rimborso spese d'amministrazione	12.000 —	—	12.000 —
Interessi ed ammortamento a carico della gestione delle centrali elettriche	15.851.925,50	—	15.851.925,50
Totale introiti a rimborso di spesa.....	128.180.676,41	58.540.980,92	69.639.695,49
Totale entrate dell'esercizio rete ferroviaria.....	3.203.876.392,59	75.071.163,67	3.128.805.228,92
Entrate eventuali.			
Proventi eventuali	21.851.454,86	5.737.259,34	16.114.195,52
Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria	7.703.586,67	7.703.586,67	—
Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi, perdite, ecc.	27.913,06	27.913,06	—
Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi ad integrazione del prodotto netto	—	—	—
Totale.....	29.582.954,59	13.468.759,07	16.114.195,52
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione	603.329.169,76	—	603.329.169,76
Totale entrate eventuali.....	632.912.124,35	13.468.759,07	619.443.365,28

S P E S A

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
<i>Spese generali.</i>			
Attinenti al personale:			
Contributo al fondo pensioni e sussidi	391.675.791,52	—	391.675.791,52
Contributo al fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto, ecc.	2.276.347,88	—	2.276.347,88
Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari presso l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni	245.917,73	—	245.917,73
Spese per assegni ed indennità diverse al personale	32.530.466,08	721.383,64	31.809.082,44
Gratificazioni al personale	5.800.000 —	—	5.800.000 —
Oblazioni e sussidi al personale	2.195.968,14	—	2.195.968,14
Spese per il servizio sanitario	5.277.996,97	1.532.352,47	3.745.644,50
Contributo per il «Dopolavoro ferroviario»	2.160.000 —	—	2.160.000 —
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	1.308.114,40	—	1.308.114,40
Totale spese generali attinenti al personale.....	443.470.602,72	2.253.736,11	441.216.866,61
Diverse:			
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	4.651.552,08	—	4.651.552,08
Imposte e tasse	6.679.982,62	—	6.679.982,62
Spese giudiziali e contenziose	686.183,24	52.119,61	634.063,63
Affitto, adattamento e riparazione locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	544.582,16	—	544.582,16
Indennizzi per danni alle persone e alle proprietà	4.376.727,83	—	4.376.727,83
Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	5.731.021,02	—	5.731.021,02
Spese per la sorveglianza dei trasporti	6.000.000 —	2.072.739,19	3.927.260,81
Contributo dell'Amministrazione nelle spese per le stazioni di uso comune	12.149.660,60	9.370.780,67	2.778.879,93
Compensi ad altre Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni e per i servizi su tronchi in esercizio speciale	1.251.969,50	—	1.251.969,50
Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine	7.017.025,23	—	7.017.025,23
Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli	1.916.604,34	68.439,49	1.848.164,85
Contributo dell'Amministrazione per interessi sui capitali per acquisto e costruzione case economiche	1.193.401,19	—	1.193.401,19
Spese casuali	245.307,28	—	245.307,28
Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materiale e perdite di somme e valori	11.698.701,27	11.544.965,07	153.736,20
Spese diverse	14.593.872,75	5.737.259,34	8.856.613,41
Totale spese generali diverse....	78.736.588,11	28.846.303,³⁷	49.890.284,74
Totale spese generali.....	522.207.190,83	31.100.039,48	491.107.151,35

ENTRATA			
CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.			
Concorso di enti pubblici e privati nei lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore.....	638.007,75	638.007,75	—
Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	549.963,83	549.963,83	—
Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovo della parte metallica dell'armamento	24.407.694,28	24.407.694,28	—
Introiti a reintegro del capitolo di spesa per il rinnovo del materiale rotabile e delle navi-traghetto....	19.646.878 —	19.646.878 —	—
Concorsi e ricavi inerenti a lavori in conto migliorie alle linee ed agli impianti.....	59.176,24	59.176,24	—
Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie a scar- tamento ridotto della Sicilia	228.171,20	228.171,20	—
Totale introiti a reintegro di spesa.....	45.529.891,30	45.529.891,30	—
			
Totale generale dell'entrata.....	3.882.318.408,24	134.069.814,04	3.748.248.594,20

SPESA

CAPITOLI	Consuntivo al lordo	Importo delle detrazioni	Consuntivo al netto
Servizi secondari:			
Servizi accessori ad impresa od in economia.....	3.399.124,43	3.399.124,43	—
Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione case economiche per i ferrovieri	13.788.537,44	13.788.537,44	—
Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal Fondo Pensioni e sussidi per la costruzione della sede del « Dopolavoro Ferroviario » in Roma.....	472.491,60	440.000 —	32.491,60
Totale servizi secondari.....	17.600.153,47	17.627.661,87	32.491,60
Totale spese ordinarie d'esercizio.....	3.083.733.562,54	80.836.336,07	3.002.897.226,47
Spese complementari.			
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore..	51.187.971,58	1.187.971,58	50.000.000 —
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	49.407.694,28	24.407.694,28	25.000.000 —
Rinnovamento del materiale rotabile.....	94.166.878 —	19.646.878 —	74.520.000 —
Migliorie alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio..	59.176,24	59.176,24	—
Spese compl. della rete a scartamento ridotto della Sicilia.	4.193.795,73	228.171,20	3.965.624,53 —
Totale spese complementari.....	199.015.515,83	45.529.891,30	153.485.624,53
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.			
Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento	555.516.221,58	—	555.516.221,58
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria.....	—	—	—
Versamento al fondo di riserva per le spese imprevedute....	20.000.000 —	7.703.586,67	12.296.413,33
Contributo per le spese della Corte dei conti.....	120.000 —	—	120.000 —
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori, ecc.....	1.768.255,45	—	1.768.255,45
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute:			
a) Per l'elettrificazione delle linee	4.435.681,66	—	4.435.681,66
b) Per impianti e lavori patrimoniali	315.816,03	—	315.816,03
Rimborso al Consorzio di Credito per le opere pubbliche delle spese occorse per l'emissione delle obbligazioni « Serie speciale 4,50 % Elettrificazione Ferrovie Stato »	3.422.052,05	—	3.422.052,05
Totale spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.	585.578.026,77	7.703.586,67	577.874.440,10
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.			
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale.....	13.991.303,10	—	13.991.303,10
Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria ...	13.991.303,10	—	13.991.303,10
Totale generale della spesa.....	3.882.318.408,24	134.069.814,04	3.748.248.594,20

Sviluppo, per articoli, dei capitoli delle Entrate e delle Spese 1932-33, compresi i residui, e confronto col 1931-32.

(Vedere Relazione a pag. 17, Capo II).

ENTRATE	1932-33	1931-32
PRODOTTI DEL TRAFFICO.		
1. Rete a scartamento normale e stretto di Messina.		
Viaggiatori	1.143.522.692,87	1.215.594.399,76
Bagagli e cani	35.131.925,73	37.109.603,06
Merci a grande velocità.....	365.152.802, »	351.507.465,86
Merci a piccola velocità.....	1.436.812.102,83	1.718.991.929,16
Totale	2.980.619.523,43	3.323.203.397,84
2. Rete a scartamento ridotto della Sicilia.		
Viaggiatori	2.347.557,98	2.752.265,61
Bagagli e cani	28.675,86	34.973,08
Merci a grande velocità	223.639,86	234.880,52
Merci a piccola velocità	2.025.107,66	2.143.164,98
Totale	4.624.981,36	5.165.284,19
Totale prodotti del traffico	2.985.244.504,79	3.328.368.682,03

ENTRATE	1932-33	1931-32
3. Introiti indiretti.		
Redditi patrimoniali:		
Pigioni di locali.....	17.436.142,49	17.501.033,16
Affitto di terreni ed aree di deposito e vendita di prodotti del suolo.....	1.959.252,29	2.222.117,91
Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi.....	6.926.319,27	7.070.221,92
Canoni per concessioni di binari di raccordo.....	3.290.440,26	4.141.052,38
Canoni per pedaggi e attraversamenti.....	876.969,23	1.068.298,11
Diversi.....	409.188,71	631.285,22
Totali redditi patrimoniali....	30.898.312,25	32.634.008,70
Telegrammi privati.....	1.040.373,99	1.032.009,69
Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo.....	1.552.205,91	—
Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria:		
a) Corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e per carico e scarico in punti determinati.....	15.507.680,47	23.276.997,69
b) Nolo di materiali diversi.....	6.203.117,65	6.763.835,86
Totale.....	21.710.798,12	30.040.833,55
Prodotti per servizi accessori:		
Tasse per deposito bagagli.....	3.541.295,40	3.383.715,60
Introiti per la rivendita libri e giornali.....	759.109,60	489.999,96
Introiti per noleggio cuscini.....	1.061.090 —	59.760 —
Biglietti d'ingresso nelle stazioni.....	3.129.076,80	3.222.451,20
Diversi.....	2.211.939,08	2.888.683,16
Totale prodotti per servizi accessori....	10.702.510,88	10.975.609,92
Introiti indiretti della rete a scartamento ridotto della Sicilia.....	129.374,99	139.513,84
Utili di magazzino.....	7.887.452,50	9.077.705,79
Totale introiti indiretti ferroviari.....	73.921.028,64	83.899.681,49

ENTRATE	1932-33	1931-32
4. Introiti a rimborso di spesa.		
Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa:		
Trasporti per il servizio postale	11.776.890,40	12.983.237,84
Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi.....	3.869.981,05	4.011.304,81
Ammagliamenti, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	257.867,65	372.887,60
Diverse.....	68.983,60	22.010,20
Totale trasporti e prestazioni a rimborso di spesa.....	15.973.722,70	17.389.440,45
Ricuperi di carattere generale:		
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale ...	12.989.733,22	21.352.100,44
Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	5.737.627,07	6.885.406,71
Prestazioni per altre ferrovie.....	303.317,80	338.096,08
Ricuperi di spese per le assicurazioni del personale	—	—
Ritenute per massa vestiario agli agenti appartenenti alla milizia ferroviaria	—	—
Ricuperi diversi	12.817.184,84	13.214.173,08
Totale ricuperi di carattere generale.....	31.847.862,93	41.789.776,31
Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune	—	—
Compensi dovuti da Amministrazioni ferroviarie estere per l'esercizio di tronchi di confine.....	5.753.280,29	7.104.628,21
Interessi a carico della gestione case economiche per capitali forniti dall'Amministrazione	200.904,07	928.415,57
Canone a carico del «Dopolavoro ferroviario» per la sede di Roma; rimborso spese d'amministrazione	12.000 —	12.000 —
Interessi ed ammortamento a carico della gestione delle centrali elettriche.....	15.851.925,50	15.851.925,50
Totale introiti a rimborso di spesa.....	69.639.695,49	83.076.186,04

ENTRATE	1932-33	1931-32
5. Entrate eventuali.		
<i>Proventi eventuali :</i>		
Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate al Tesoro....	4.031.788,98	642.411,28
Interessi a debito di ditte, imprese, agenzie, ecc.	481.836,24	225.102,46
Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e ritardata ultimazione lavori, ecc.	4.004.230,83	5.277.451,50
Differenza di cambio.....	—	—
Ferrovie a scartamento ridotto della Sicilia.....	—	223,34
Diversi	7.596.339,47	—
Totale proventi eventuali.....	16.114.195,52	6.145.188,58
Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinate alla parte ordinaria	—	100.000.000 —
Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione, per ammanchi di materie, ecc.....	—	17.549,54
Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi a integrazione prodotto netto	—	15.337.185,82
Totale.....	—	115.354.735,36
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione.....	603.329.169,76	197.812.091,87
Totale delle entrate eventuali.....	619.443.365,28	319.312.015,81
Riassunto.		
Prodotti del traffico.....	2.985.244.504,79	3.328.368.682,03
Introiti indiretti....	73.921.028,64	83.899.681,49
Introiti a rimborso di spesa.....	69.639.695,49	83.076.186,04
Entrate eventuali	16.114.195,52	121.499.923,94
Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione	603.329.169,76	197.812.091,87
Totale generale dell'entrata.....	3.748.248.594,20	3.814.656.565,37

S P E S E	1932-33	1931-32
Direzione generale.		
<i>6. Personale:</i>		
Uffici centrali ed uffici distaccati	43.072.740,28	44.499.680,55
Magazzini ed agenzie	14.238.754,32	14.912.761,01
Totale spese di personale.....	57.311.494,60	59.412.441,56
<i>7. Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Uffici centrali ed uffici distaccati:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	488.098,70	547.322,12
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	231.435,31	348.679,09
Spese per altri titoli diversi.....	441.604,99	515.224,38
Totale.....	1.161.139 —	1.411.225,59
Magazzini ed agenzie:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	147.361,97	297.068,81
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	81.833,79	106.051,69
Spese per altri titoli diversi.....	924.181,28	1.122.424,91
Totale.....	1.153.377,04	1.525.545,41
Totale spese diverse.....	2.314.516,04	2.936.771 —
Totale Direzione generale.....	59.626.010,64	62.379.212,56
Servizio movimento.		
<i>8. Personale:</i>		
Servizio centrale, sezioni e riparti	41.087.074,41	42.275.144,72
Stazioni	490.787.919,61	513.213.386,19
Depositi del personale viaggiante.....	185.350.263,47	206.345.787,03
Totale spese di personale.....	717.225.257,49	761.834.317,94

Segue: ALLEGATO N. 10.

S P E S E	1932-33	1931-32
<i>Segue: Servizio movimento.</i>		
9. Forniture, spese ed acquisti:		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	521.713,66	679.892,56
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	108.735,45	103.902,36
Spese per altri titoli diversi	129.691,39	131.816,51
Totale.....	760.140,50	915.611,43
Stazioni:		
Stampati e cancelleria	2.053.880,26	2.056.470,26
Illuminazione e riscaldamento	4.349.075,58	5.190.898,11
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.691.230,49	1.584.141,77
Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	21.247.540,70	28.690.293,21
Spese per altri titoli diversi	4.781.054,56	4.653.835,15
Totale.....	35.122.781,59	42.175.638,50
Depositi del personale viaggiante:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	305.313,73	378.365,29
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	104.999,24	108.791,32
Spese per altri titoli diversi.....	779.939,99	1.106.275,04
Totale.....	1.190.252,96	1.593.431,65
Convogli:		
Illuminazione dei convogli ad olio e sussidiaria	47.425,04	58.816,58
Ricambio e riparazione copertoni ed attrezzi	9.861.999,54	7.946.407,41
Spese per altri titoli diversi	164.795,71	161.465,37
Totale.....	10.074.220,29	8.166.689,36
Totale forniture, spese ed acquisti.....	47.147.395,34	52.851.370,94

S P E S E	1932-33	1931-32
<i>Segue: Servizio movimento.</i>		
Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	—	45.718,49
Totale spese diverse.....	47.147.395,34	52.897.089,43
Totale Servizio movimento...	764.372.652,83	814.731.407,37
Servizio commerciale e del traffico.		
<i>10. Personale:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e riparti	14.630.090,95	14.752.021,25
Controlli prodotti.....	15.383.672,61	15.816.817,81
Totale spese di personale...	30.013.763,56	30.568.839,06
<i>11. Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Servizio centrale, Sezioni e Riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	238.127,30	236.224 —
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	44.216,07	31.754,49
Spese per altri titoli diversi.....	78.784,06	73.222,83
TOTALE.....	361.127,43	341.201,32
Controlli prodotti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	295.627,85	306.963,51
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	19.095,85	11.110,41
Spese per altri titoli diversi.....	397.960,90	158.434,55
TOTALE...	712.684,60	476.508,47
Totale forniture, spese ed acquisti...	1.073.812,03	817.709,79
Indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni, ecc.....	1.771.371,46	2.303.707,17
Totale spese diverse...	2.845.183,49	3.121.416,96
Totale servizio commerciale e del traffico...	32.858.947,05	33.690.256,02

S P E S E	1932-33	1931-32
Servizio materiale e trazione.		
<i>12. Personale :</i>		
Servizio centrale, sezioni e riparti.....	36.981.654,11	37.372.081,82
Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie).....	227.365.242,97	248.589.508,67
Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta).....	39.480.582,33	39.283.773,64
Pulizia, verifica ed untura veicoli.....	31.196.819,56	32.993.454,25
Totale spese di personale....	335.024.298,97	358.148.818,38
<i>13. Forniture, spese ed acquisti:</i>		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento.....	236.563,24	105.692,02
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	278.025,32	281.982,66
Spese per altri titoli diversi.....	2.477.427,73	2.501.644,96
Totale....	2.992.016,29	2.979.319,64
<i>Locomozione a vapore:</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	2.179.157,86	2.183.609,30
Combustibile.....	213.051.287,61	263.381.351,18
Materie per untura e illuminazione.....	5.713.061,14	5.714.622,56
Combustibile ed altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori, delle gallerie e dei rifornitori e per carrelli traversatori delle stazioni.....	201.414,76	347.233,78
Fornitura acqua per i rifornitori e pompatura:		
Servizio in economia.....	4.688.256,74	4.692.061,55
Servizio appaltato.....	524.269,84	550.170,42
Riscaldamento preventivo treni con impianti fissi.....	1.437.688,54	1.440.823,73
Spese per altri titoli diversi:		
Servizio in economia.....	1.922.399,15	1.923.847,60
Servizio appaltato.....	8.096.241,48	10.357.952,84
Totale....	237.813.777,12	290.591.672,96

S P E S E	1932-33	1931-32
<i>Segue: Servizio materiale e trazione.</i>		
<i>Locomozione elettrica :</i>		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	21.503,46	244.056,48
Energia elettrica per la trazione dei treni	71.111.808,68	68.349.133,90
Materie per untura ed illuminazione	927.876,70	1.011.527,72
Materie per riscaldamento treni, preventivo ed in corsa, con carri riscaldatori	1.609.517,38	2.091.316,74
Spese per altri titoli diversi:		
Servizio in economia	419.899,07	420.658,41
Servizio appaltato.....	137.558,91	141.618,63
Totale.....	74.228.164,20	72.258.341,88
<i>Locomozione a vapore ed elettrica:</i>		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	1.266.265,39	1.468.988,12
Pulizia ed untura veicoli:		
Servizio in economia	1.235.357,89	1.394.274,51
Servizio appaltato.....	6.180.331 —	6.904.826,78
Indennizzi a privati ed a ferrovie per avarie ed ammanchi a veicoli	122.176,73	515.897,53
Diverse	251.277,49	258.031,30
Totale	9.055.408,50	10.512.018,33
Totale forniture, spese ed acquisti	324.089.366,11	376.371.352,81
<i>Manutenzione del materiale rotabile:</i>		
Locomotive, tenders e automotrici a vapore	177.874.450,22	172.637.159,35
Locomotive ed automotrici elettriche.....	32.881.861,35	32.937.980,22
Carrozze.....	96.492.461,42	134.643.303,54
Bagagliai	22.354.655,10	22.647.983,16
Carri	105.382.121,13	107.120.872,52
Totale manutenzione materiale rotabile	434.985.549,22	469.987.307,79
Totale spese diverse	759.074.915,33	846.358.660,60
Totale Servizio materiale e trazione	1.094.099.214,30	1.204.507.478,98

S P E S E	1932-33	1931-32
Servizio lavori e costruzioni.		
14. Persona'e:		
Servizio centrale, sezioni e riparti	68.028.735,43	69.364.609,44
Sorveglianza della linea.....	26.297.338,93	29.468.675,38
Manutenzione della linea	137.197.274,16	147.194.064,84
Manutenzione impianti di elettrificazione	25.186.365,75	25.597.772,88
Operai	39.480.201,26	39.841.309,71
Totale spese di personale	296.189.915,53	311.466.432,25
15. Forniture, spese ed acquisti :		
Servizio centrale, sezioni e riparti:		
Stampati, cancelleria, illuminazione e riscaldamento	2.409.922,67	2.413.616,88
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	357.157,39	358.727,51
Spese per altri titoli diversi	1.036.865,43	1.037.789,97
Totale	3.803.945,49	3.810.134,36
Linea:		
Illuminazione e riscaldamento	1.616.456,91	1.715.913,01
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario	2.764.597,06	2.815.119,26
Materie di consumo diverse	3.462.241,99	3.536.686,48
Sgombro neve	5.895.518,42	4.438.717,43
Prestazioni fatte da terzi per la sorveglianza delle linee	7.088.428,10	6.670.270,88
Spese per altri titoli diversi	2.410.107,36	2.330.530,50
Servizi d'acqua	6.287.282,52	6.863.730,53
Totale	29.524.632,36	28.400.968,09
Impianti di elettrificazione :		
Ricambio e riparazione del materiale d'inventario.....	796.932,48	818.912,70
Diverse.....	498.736,96	238.420,77
Totale.....	1.295.669,44	1.057.363,47
Stazioni - Illuminazione	15.844.238,20	15.634.785,10
Convogli - Illuminazione elettrica	11.353.430,43	10.881.457,43
Totale forniture, spese ed acquisti	61.821.915,92	59.784.708,45

S P E S E	1932-33	1931-32
<i>Segue : Servizio lavori e costruzioni.</i>		
Manutenzione della linea:		
Corpo stradale, ponti, gallerie, ecc.....	15.971.743,44	15.659.813,84
Lavori d'armamento di competenza squadre cantonieri, affidate a terzi, ecc.	28.597.740,54	27.013.113,07
Fabbricati e dipendenze.....	33.550.245,17	30.746.970,33
Meccanismi fissi e condotte d'acqua.....	4.509.985,91	4.736.018,71
Massicciata.....	21.899.841,80	23.644.047,98
Traverse e legnami d'armamento	49.370.805,46	53.063.266,12
Manutenzione degli impianti di elettrificazione	8.519.554,71	7.533.867,77
Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e di illuminazione, blocchi, apparati centrali di manovra, orologi e misure metriche.....	12.417.894,65	15.913.855,21
Manutenzione delle linee telegrafiche	3.843.833,69	3.939.539,86
Totale manutenzione della linea.....	178.681.645,37	182.250.492,89
Totale spese diverse.....	240.503.561,29	242.035.201,34
Totale Servizio lavori e costruzioni.....	536.693.476,82	553.501.633,59
Rete a scartamento ridotto della Sicilia.		
16. Personale :		
Servizio movimento:		
Sezioni e riparti	158.660,87	172.597,53
Stazioni.....	1.044.067,97	1.080.705,43
Depositi del personale viaggiante.....	888.368,07	1.048.202,01
Totale.....	2.091.096,91	2.301.504,97
Servizio commerciale e del traffico:		
Sezioni e riparti	57.419,86	63.904,27
Servizio materiale e trazione:		
Sezioni e riparti	164.577,38	180.406,13
Condotta locomotive e depositi.....	3.022.660,05	3.171.005,18
Pulizia, verifica e untura veicoli	174.678,29	188.503,75
Totale.....	3.361.915,72	3.539.915,06
Servizio lavori e costruzioni:		
Sezioni e riparti	719.252,24	691.629,02
Sorveglianza della linea	226.525,27	239.345,74
Manutenzione della linea.....	3.272.412,63	3.835.352,01
Totale.....	4.218.190,14	4.766.326,77
Totale spese di personale.....	9.728.622,63	10.671.651,07

Segue: ALLEGATO N. IO.

S P E S E	1932-33	1931-32
<i>Segue: Rete a scartamento ridotto della Sicilia.</i>		
17. Forniture, spese ed acquisti :		
Sezioni e reparti :		
Movimento.....	2.611,74	3.891,67
Commerciale e del traffico.....	1.143,81	1.986,96
Materiale e trazione.....	809,75	1.030,93
Lavori e costruzioni.....	28.984,06	29.962,84
Totale.....	33.549,36	36.872,40
Stazioni.....	424.575,47	453.716,73
Depositi personale viaggiante.....	13.515,77	9.904,19
Convogli.....	21.461,65	23.908,75
Locomozione.....	2.117.563,57	2.416.452,66
Linea.....	121.725,56	125.281,55
Indennizzi.....	569,50	1.411,55
Totale forniture, spese ed acquisti.....	2.732.960,88	3.067.547,83
Manutenzione del materiale rotabile.....	2.683.077,23	2.550.373,36
Manutenzione della linea.....	2.550.092,66	2.847.267,11
Totale spese diverse.....	7.966.130,77	8.465.188,30
Totale Rete a scartamento ridotto della Sicilia.....	17.694.753,40	19.136.839,37
Stretto di Messina.		
18. Personale	2.661.515,68	2.751.938,93
19. Forniture, spese ed acquisti :		
Ufficio.....	1.663,74	2.065 —
Navi-traghetto.....	3.679.121,11	2.871.012,22
Manutenzione degli approdi.....	70.227,95	95.057,03
Totale forniture, spese ed acquisti.....	3.751.012,80	2.968.134,25
Totale stretto di Messina.....	6.412.528,48	5.720.073,18

S P E S E	1932-33	1931-32
Spese generali.		
<i>20. Attinenti al personale :</i>		
Contributo al fondo pensioni e sussidi	391.675.791,52	372.154.448,54
Contributi al fondo speciale per le pensioni agli agenti, aventi diritto al trattamento di pensione del personale addetto ai pubblici servizi.....	2.276.347,88	2.171.252,04
Contributo per l'assicurazione degli avventizi ordinari.....	245.917,73	255.888,42
Spese per assegni ed indennità diverse al personale.....	31.809.082,44	37.214.641,43
Gratificazioni al personale.....	5.800.000 —	5.800.000 —
Oblazioni e sussidi al personale.....	2.195.968,14	2.199.898,43
Spese per il servizio sanitario.....	3.745.644,50	3.705.455,93
Contributo per il « Dopolavoro ferroviario »	2.160.000 —	2.275.000 —
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli.....	1.308.114,40	1.311.983,30
Totale spese generali attinenti al personale.....	441.216.866,61	427.088.565,09
<i>21. Diverse :</i>		
Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi.....	4.651.552,08	5.638.716,91
Imposte e tasse	6.679.982,62	6.470.349,05
Spese giudiziali e contenziose.....	634.060,63	761.906,04
Affitto, adattamento e riparazioni locali privati per uso d'ufficio e di magazzino..	544.582,16	803.827,22
Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà	4.376.727,83	4.267.281,27
Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	5.731.021,02	6.285.566,60
Spese per la sorveglianza dei trasporti.....	3.927.260,81	887.259,58
Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune, ecc.....	2.778.879,93	4.439.599,66
Compensi ad Amministrazioni ferroviarie per i servizi coi loro treni.....	1.251.969,50	1.581.992,10 ^(a)
Compensi corrisposti ad Amministrazioni ferroviarie per l'esercizio di tronchi di confine.	7.017.025,23	8.085.950,21 ^(a)
Forniture e spese diverse per l'esercizio e la manutenzione autoveicoli.....	1.848.164,85	2.094.024,26
Contributo dell'Amministrazione ferroviaria per interessi sui capitali impiegati nello acquisto e la costruzione di case economiche per ferrovieri.....	1.193.401,19	1.193.401,19
Spese casuali.....	245.307,28	191.819,73
Addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino, e danni per ammanchi di materie e perdite di somme valori:		
Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino.....	—	—
Danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne, ecc.	153.736,20	—
Spese diverse: Differenze di cambio	31.097,24	293.665,63
Varie.....	8.825.516,17	5.919.044,43
Totale spese generali diverse.....	49.890.284,74	48.914.403,88
Totale spese generali.....	491.107.151,35	476.002.968,97

(a) Soppresso in forza dell'art. 1 comma 1° del R. decreto legge 28 agosto 1930, n. 1314.

Segue: ALLEGATO N. 10.

S P E S E	1932-33	1931-32
22. Servizi Secondari.		
Annualità per la ricostituzione dei capitali mutuati per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri	—	—
Annualità per la ricostituzione in 50 anni del capitale mutuato dal fondo pensioni e sussidi per la costruzione Sede del «Dopolavoro Ferroviario» di Roma.....	32.491,60	32.491,60
Totale servizi secondari.....	32.491,60	32.491,60
23. Spese complementari.		
Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore.....	50.000.000 —	38.409.189,90
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	25.000.000 —	37.000.000 —
Rinnovamento del materiale rotabile	74.520.000 —	—
Migliorie alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio.....	—	—
Spese complementari della Rete a scartamento ridotto della Sicilia	3.965.624,53	3.770.000 —
Totale spese complementari.....	153.485.624,53	79.179.189,90
24. Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.		
Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento.....	555.516.221,58	502.943.512,08
Interessi sulle somme pagate dal Tesoro coi mezzi ordinari di Tesoreria	—	4.014.193,03
Assegno al fondo di riserva per le spese impreviste	12.296.413,33	15.821.200,20
Contributo per le spese della Corte dei conti	120.000 —	120.000 —
Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali, ecc.....	1.768.255,45	2.251.612,43
Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spese sostenute:		
Per l'elettrificazione delle linee	4.435.681,66	4.435.681,66
Per impianti e lavori patrimoniali	315.816,03	315.816,03
Rimborso al Consorzio di Credito per le opere pubbliche delle spese occorse per la emissione delle obbligazioni « Serie speciale 4,50 % Elettrificazione Ferrovie Stato »:		
Spese per allestimento e collocamento dei titoli.....	2.200.000 —	—
Interessi ai sottoscrittori per il periodo fino al 30 giugno 1933.....	1.222.052,05	—
Totale spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria.....	577.874.440,10	529.902.015,43
25. Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.		
Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale	13.991.303,10	35.872.998,40
Totale spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria	13.991.303,10	35.872.998,40
Riassunto.		
Spese d'esercizio	3.002.897.226,47	3.169.702.361,64
Spese complementari	153.485.624,53	79.179.189,90
Spese accessorie attinenti all'Azienda ferroviaria	577.874.440,10	529.902.015,43
Spese accessorie estranee all'Azienda ferroviaria.....	13.991.303,10	35.872.998,40
Totale generale della spesa.....	3.748.248.594,20	3.814.656.565,37

Riassunto dei prodotti del traffico (Rete a scartamento normale - Rete Sicula).

(Vedere Relazione a pag. 18, Capo II e pag. 113 e 119, Capo VI).

GESTIONI	PRODOTTI		TOTALE	Consuntivo 1931-32	Differenza
	della rete a scartamento normale e Stretto di Messina	della rete a scartamento ridotto della Sicilia			
Viaggiatori	1.143.522 692,87	2.347.557,98	1.145.870.250,85	1.218.346.665,37	- 72.476.414,52
Bagagli e cani	35.131.925,73	28.675,86	35.160.601,59	37.144.576,14	- 1.983.974,55
Merci a G. V.	365.152.802 —	223.639,86	365.376.441,86	351.742.346,38	+ 13.634.095,48
Merci a P. V.	1.436.812.102,83	2.025.107,66	1.438.837.210,49	1.721.135.004,14	- 282.297.883,65
TOTALI...	2.980.610.523,43	4.624.981,36	2.985.244.504,79	3.328.368.682,03	- 343.124.177,24

Anticipazioni del Tesoro ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio.

(Vedere Relazione a pag. 27, Capo II).

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
<i>Legge 22 aprile 1905, n. 137</i>	95.000.000	—	—	95.000.000 —
<i>Legge 19 aprile 1906, n. 127</i>	187.000.000	—	—	187.000.000 —
<i>Legge 19 luglio 1906, n. 362</i> (aumento della dotazione di magazzino)	20.000.000	—	—	20.000.000 —
<i>Legge 23 dicembre 1906, n. 638</i>	610.000.000	9.016.755,23	—	619.016.755,23
<i>Legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372:</i>				
articolo 22, comma 1°): quintuplo della eccedenza sul prodotto di 410 milioni fino al 30 giugno 1914 (a)	824.981.922	—	—	834.981.922 —
articolo 22 comma 3°): fornitura carrozze postali e cellulari	10.000.000	—	—	
<i>Legge 5 aprile 1908, n. 111</i> (naviglio).....	15.000.000	—	—	15.000.000 —
<i>Legge 13 luglio 1910, n. 466</i> (spese per lavori patrimoniali e di ripristino in conseguenza del terremoto del 29 dicembre 1908)	25.000.000	—	—	25.000.000 —
<i>Legge 13 aprile 1911, n. 310</i> (acquisto di 4000 carri)	28.000.000	—	—	28.000.000 —
<i>Decreto Reale 23 agosto 1914, n. 957</i> (aumento della dotazione di magazzino)	23.066.285,87	—	—	23.066.285,87
<i>Decreto-legge luogotenenziale 20 giugno 1915, n. 1048</i> (maggiore spese occorrenti per acquisto di materiale rotabile e di piroscafi).....	104.000.000 (b)	—	—	104.000.000 —
<i>Decreto-legge luogotenenziale 23 novembre 1915, n. 1637</i> (ulteriori spese straordinarie).....	60.000.000	—	—	60.000.000 —
<i>Decreto-legge luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 330</i> (ulteriori spese straordinarie).....	40.000.000	—	—	40.000.000 —
<i>Decreto-legge luogotenenziale 8 settembre 1918, n. 1343</i> (ulteriori spese straordinarie).....	100.000.000	—	—	100.000.000 —
<i>Decreto-legge luogotenenziale 14 novembre 1918, n. 1791</i> (acquisto straordinario rotabili per i bisogni della guerra)	380.000.000	—	—	380.000.000 —
<i>Decreto-legge luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, e 9 marzo 1919, n. 361</i> (ulteriori spese straordinarie del quinquennio 1918-19 1922-23)	1.800.000.000	—	—	1.800.000.000 —
Residuo del fondo migliorie (1907-08) versato alle entrate straordinarie.....	—	16.791.093,49	—	16.791.093,49
<i>Decreto luogotenenziale 25 gennaio 1916, n. 57</i> (provvedimenti per la elettrificazione delle linee ferroviarie)....	—	37.000.000	50.000.000	87.000.000 —
<i>Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597</i> (applicazione trazione elettrica sulle linee ferroviarie).....	800.000.000	—	—	800.000.000 —
<i>Legge di bilancio 1921-22</i> (aumento dotazione di magazzino)	160.000.000	—	—	160.000.000 —
<i>Regio decreto-legge 19 settembre 1921, n. 1298</i> (acquisto locomotori elettrici).....	160.000.000	—	—	160.000.000 —
<i>Da riportarsi...</i>	5.442.048.207,87	62.807.848,72	50.000.000 —	5.554.856.056,59

(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.

LEGGI E BILANCI	Somme fornite o da fornire dal Tesoro	Somme a carico della parte ordinaria del bilancio ferroviario	Somme provenienti da operazioni di credito ed entrate diverse	TOTALI
<i>Riporto...</i>	5.442.048.207,87	62.807.848,72	50.000.000 —	5.554.856.056,59
<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 27 gennaio 1924, n. 203 (prelevamento dal fondo di garanzia per le cessioni da investire in costruzione fabbricati dell'Amministrazione, nell'Alto Adige) ..</i>	—	—	4.000.000 —	4.000.000 —
<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 in 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>	2.833.537.482,23	133.462.517,77	100.000.000 —	3.067.000.000 — (a)
<i>Regio decreto-legge 31 dicembre 1925, n. 2439 (aumento dotazione di 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>Regio decreto 14 novembre 1926, n. 1937</i>	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
<i>Regio decreto-legge 8 marzo 1928, n. 5504 (ulteriori spese straordinarie biennio 1928-29 e 1929-30)</i>	630.000.000 —	—	—	630.000.000 —
<i>Regio decreto 3 aprile 1928, n. 710</i>	25.000.000 —	—	—	25.000.000 —
<i>Regio decreto 21 giugno 1928, n. 1532.....</i>	50.000.000 —	—	—	50.000.000 —
<i>Regio decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472 (estensione della trazione elettrica).....</i>	—	—	1.200.000.000 —	1.200.000.000 —
Contributo della parte ordinaria per le migliorie alle linee ed agli impianti	—	35.651.581,65	—	35.651.581,65
Ricavi, rimborsi o concorsi diversi:				
Anni finanziari: { dal 1907-08 al 1931-32	—	—	270.540.241,42	290.304.341,02
{ 1932-33	—	—	19.764.099,60	
TOTALI...	10.927.085.690,10	231.921.948,14	1.844.304.341,02	13.003.311.979,26

(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 3.044. Tale somma si suddivide in 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.

Successivamente, per effetto del Regio decreto-legge 25 aprile 1932, n. 430, art. 7, l'anzidetta somma di lire 2.910.537.482,23 a carico del Tesoro, si è ridotta di lire 77 milioni.

Dimostrazione delle somme impegnate e di quelle pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1933 per spese di carattere patrimoniale.
(Vedere Relazione a pag. 27, Capo II).

	Somme impegnate dal		Esercizio 1932-33		Totale delle somme impegnate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1933	Somme pagate al 30 giugno 1932	Somme pagate nell'esercizio 1932-33	Totale delle somme pagate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1933
	1° luglio 1905	al 30 giugno 1932	Impegni autorizzati	Economie verificate in sede di liquidazione finale ed impegni annullati o regolarizzati				
Lavori, espropriazioni ed acquisto di stabili (a)	4.639.415.314,01	—	237.420.991,38	44.576.492,27	4.834.259.813,12	4.072.070.433,51	134.269.837,47	4.206.340.270,98
Lavori autorizzati d'urgenza in attesa di approvazione	1.351.346.152,67	—	578.829.602	10.416.706,24	1.919.759.048,43	1.242.833.230,16	26.717.218,98	1.269.550.449,14
Lavori di elettrificazione delle linee	3.723.727,55	—	—	—	3.723.727,55	3.728.775,95	—	3.728.775,95
Spese di primo impianto	701.972,63	—	—	28.975,93	672.997	671.345,41	—	671.345,41
Materiale rotabile e navi { nuovi acquisti (b) (c)	3.399.181.381,56	—	53.392.476,20	21.209.059,26	3.431.363.398,30	3.185.970.158,62	58.623.745,24	3.244.593.903,86
traffetto	398.165.273,49	—	98.967.195	123.715.836,43	373.416.632,06	272.572.250,76	15.008.472,45	287.580.723,21
Materiale di navigazione. { nuovi acquisti	23.242.567,76	—	—	—	23.242.567,76	23.242.567,76	—	23.242.567,76
.....	260.923,35	—	—	—	260.923,35	260.923,35	—	260.923,35
Materiale d'esercizio { materiali in genere (f)	302.287.970,98	—	15.266.397,93	3.944.505,12	313.609.863,79	259.986.543,46	6.929.153,30	266.895.696,76
.....	232.200.973,82	—	106.633.150,81	192.521,86	338.641.602,77	194.432.035,23	17.635.447,35	212.067.482,58
Migliorie alle linee ed agli impianti	34.138.585,57	—	405.007,79	399.364,15	34.144.229,21	27.032.799,63	1.998.038,06	29.030.747,69
.....	833.478,37	—	41.998,50	34.115	841.301,87	513.572,04	86.015,44	599.587,48
Noleggio di materiale rotabile e di copertoni	17.752.575,96	—	—	—	17.752.575,96	17.752.575,96	—	17.752.575,96
Integrazione deficitaria manutenzione	22.900.057,24	—	—	9.012,76	22.891.044,48	22.858.583,25	—	22.858.583,25
Aumento detrazione di magazzino	836.223.143,34	—	—	—	836.223.143,34	836.223.143,34	—	836.223.143,34
Spese per terremoto del 28 dicembre 1908	25.221.870,06	—	—	528,72	25.221.341,34	25.345.175,37	—	25.345.175,37
Totale	11.287.598.108,66	11.090.955.819,61	202.527.717,74	12.176.026.210,33	12.176.026.210,33	10.185.474.023,80	261.267.928,29	10.446.741.952,09

(a) Comprende anche per complessive lire 11.247.804,65 i lavori approvati a carico della Cassa aumenti patrimoniali e del primo fondo di riserva ed in corso di esecuzione al 30 giugno 1905, e i 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 saldi di pagamenti relativi a forniture di rotabili al 30 giugno 1905 per le tre cessate Reti, di quelli per forniture ordinate per l'ex-Rete meridionale ed in corso al 26 marzo 1906; quelli per rotabili riscattati per le linee o x-Venete.
 (c) Non comprende l'importo degli impegni e delle spese corrispondenti alla parte del contributo della parte ordinaria del bilancio per il rinnovamento dei rotabili, assegnata alla spesa per nuovi acquisti.
 (d) Comprende anche il saldo dei lavori per miglioramenti a rotabili in corso di esecuzione al 30 giugno 1905.
 (e) Non comprende l'importo degli impegni e delle spese corrispondenti alla parte del contributo della parte ordinaria del bilancio per il rinnovamento dei rotabili, che è stata assegnata alle spese per trasformazione di rotabili a carico del conto migliore.
 (f) Comprende anche il saldo per forniture di materiale d'esercizio in corso di esecuzione al 30 giugno 1905 per le tre cessate Reti, di quelle in corso al 26 marzo 1906 per le linee ex-meridionali, nonché il materiale d'esercizio riscattato per le linee ex-Venete.
 (g) Comprende gli impegni autorizzati in dipendenza del R. decreto-legge 27 ottobre 1932, n. 1472, per l'estensione della trazione elettrica.

ALLEGATO N. 14. — SITUAZIONE GENERALE DEL PERSONALE AL 30 GIUGNO 1933.

- » » 15. — DIMOSTRAZIONE DELLE SPESE DI PERSONALE PER STIPENDI, PAGHE,
 COMPETENZE ACCESSORIE, ASSEGNI E COMPENSI SPECIALI AL LORDO
 DELLE RITENUTE.

IMPIANTI		Numero progressivo	COMPARTIMENTI																			
			DIREZIONE GENERALE		TORINO		MILANO		VENEZIA		TRIESTE		GENOVA		BOLOGNA		FIRENZE		ANCONA			
			St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.		
PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO	della Direzione Generale	Servizio Personale e Affari generali (1) (2).....	uffici	1	585	1	81	—	81	—	56	—	46	—	48	—	58	—	71	—	49	
		subalterno	2	161	—	5	—	19	—	21	—	15	—	12	—	9	—	19	—	15		
		esecutivo	3	27	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		»	Approvvigionamenti (1).....	uffici	4	454	8	83	—	52	—	64	—	12	—	26	—	41	—	78	—	13
				esecutivo	5	62	5	13	—	8	—	6	—	4	—	5	—	3	—	14	—	—
		»	Ragioneria (1)	uffici	6	63	8	105	—	61	—	89	—	21	—	35	—	63	—	111	—	29
				esecutivo	7	215	—	30	—	42	—	3	—	23	—	20	—	23	—	92	—	23
		»	Movimento	uffici	8	40	—	9	—	12	—	—	—	6	—	8	—	8	—	24	—	7
				esecutivo	9	292	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		»	Commerciale e del traffico (1).....	uffici	10	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
				esecutivo	11	143	—	384	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	413	—
		»	Materiale e trazione (1)	uffici	12	7	—	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	1	
				esecutivo	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
		»	Lavori e costruzioni (1) (3)	uffici	14	486	13	27	—	32	—	—	—	—	—	12	—	—	—	14	—	
				esecutivo	15	87	—	3	—	4	—	—	—	—	—	2	—	—	—	3	—	
		»	Lavori e costruzioni (1) (3)	uffici	16	74	—	52	—	52	—	—	—	—	—	25	1	—	—	27	—	
				esecutivo	17	498	6	—	—	—	—	—	10	6	—	—	—	—	22	1	32	7
		»	Lavori e costruzioni (1) (3)	uffici	18	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	4	—	
				esecutivo	19	52	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94	2	
	»	TOTALE PERS. DELLA DIREZ. GEN. (linee da 1 a 19).....	uffici	20	2.678	28	605	—	207	—	123	—	91	6	106	—	144	1	700	7		
esecutivo			21	502	5	142	—	43	—	27	—	29	—	27	—	26	—	163	1			
»	TOTALE PERS. DELLA DIREZ. GEN. (linee da 1 a 19).....	uffici	22	216	13	157	—	113	—	89	—	21	—	60	1	63	—	233	2			
		esecutivo	23	—	—	10	—	9	—	11	—	8	—	10	—	12	—	12	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	24	—	—	1	—	3	—	3	—	4	—	2	—	2	—	4	—			
		esecutivo	25	—	—	149	—	148	—	106	—	84	—	95	—	136	1	113	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	26	—	—	29	—	30	—	14	—	16	—	25	—	21	—	22	—			
		esecutivo	27	—	—	3.848	197	4.847	404	3.092	242	1.852	124	2.601	154	3.364	76	3.576	87			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	28	—	—	1.477	—	1.495	—	1.029	—	852	—	1.019	2	1.090	—	1.625	—			
		esecutivo	29	—	—	67	—	65	—	35	—	38	—	32	—	57	—	61	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	30	—	—	802	1	1.059	1	575	—	346	—	457	1	528	—	627	—			
		esecutivo	31	—	—	135	—	145	—	124	—	79	—	100	—	106	—	146	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	32	—	—	15	—	19	—	14	—	9	—	14	—	21	—	26	—			
		esecutivo	33	—	—	460	—	532	2	473	—	314	43	134	8	405	—	697	21			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	34	—	—	1.012	—	1.326	—	1.006	—	604	—	120	—	837	—	898	—			
		esecutivo	35	—	—	283	5	461	23	308	2	244	11	54	6	263	9	354	16			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	36	—	—	81	—	106	—	46	—	—	—	212	20	9	—	48	—			
		esecutivo	37	—	—	298	—	219	—	88	4	—	—	844	—	73	—	370	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	38	—	—	183	17	144	21	102	18	—	—	338	66	57	7	183	55			
		esecutivo	39	—	—	379	1	569	37	384	6	252	14	357	13	202	5	319	5			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	40	—	—	276	—	297	—	366	—	82	17	209	12	109	—	173	2			
		esecutivo	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	42	—	—	67	—	23	—	91	—	—	—	29	—	57	—	64	—			
		esecutivo	43	—	—	7	—	6	—	14	—	—	—	2	—	10	—	9	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	44	—	—	613	12	—	—	865	12	—	—	—	—	548	—	577	7			
		esecutivo	45	—	—	68	3	—	—	—	—	—	—	326	73	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	46	—	—	482	6	486	24	659	23	—	—	—	—	464	14	535	8			
		esecutivo	47	—	—	200	—	184	4	187	5	133	3	137	4	158	1	211	4			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	48	—	—	28	—	25	—	28	—	20	—	17	—	26	—	28	—			
		esecutivo	49	—	—	1.552	—	1.817	—	1.972	3	1.183	26	834	1	1.518	10	1.935	12			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	50	—	—	73	1	55	8	34	2	—	—	61	1	64	1	61	4			
		esecutivo	51	—	—	14	—	12	—	4	—	—	—	10	—	5	—	7	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	52	—	—	819	30	556	134	300	54	—	—	885	174	494	120	463	137			
		esecutivo	53	—	—	701	1	629	12	588	7	342	3	464	5	590	3	668	8			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	54	—	—	94	—	97	—	78	—	55	—	70	—	91	—	96	—			
		esecutivo	55	—	—	12.633	272	13.914	646	11.265	364	5.729	235	8.390	530	9.961	241	12.380	350			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
		esecutivo	57	3.391	46	14.332	273	15.003	658	12.170	371	6.267	244	9.117	536	10.875	245	14.240	368			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
		esecutivo	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
		esecutivo	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	62	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
		esecutivo	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
		esecutivo	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	66	—	—	15	4	—	—	26	2	—	—	—	—	—	—	—	—			
		esecutivo	67	—	—	9	1	—	—	9	2	—	—	—	—	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
		esecutivo	69	—	—	24	4	—	—	26	2	—	—	—	—	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	70	7	—	34	5	—	—	35	4	—	—	1	—	18	—	87	1			
		esecutivo	71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
»	TOTALE PERS. DEI COMPARTIM. (linee da 23 a 53).....	uffici	72	2.680	23	1.315	2	836	12	720	9	433	9	570	5	734	4	1.368	15			

sonale al 30 giugno 1933.
pag. 35 Capo III).

DELEGAZIONE												TOTALE GENERALE			ANNO PRECEDENTE			Differenza	Numero progressivo	Annotazioni				
ROMA		NAPOLI		BARI		REGGIO CALABRIA		PALERMO		CAGLIARI		TOTALE		St. P.	Avv.	Totale complessivo	St. P.				Avv.	Complessivo		
St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.	St. P.	Avv.		St. P.	Avv.						
62	1	73	—	57	—	39	1	61	2	14	1	796	5	1.381	6	1.387	701	7	708	+	679	1	(1) Compreso il personale degli uffici distaccati, direttamente dipendenti dalla Sede Centrale.	
10	—	19	—	8	—	10	—	10	—	—	—	177	—	338	—	338	240	—	240	+	98	2		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	3	30	28	3	31	—	1	3		
36	—	78	—	29	—	—	—	38	—	8	—	558	—	1.012	8	1.020	1.047	9	1.056	—	36	4		(2) Compresi gli Uffici Personale Compartmentali istituiti dal 1 maggio 1933 (D. M. 18-4-33 N. 2344).
8	—	18	—	3	—	—	—	5	—	2	—	89	—	151	5	156	155	5	160	—	4	5		
65	—	105	—	43	—	—	—	56	—	7	12	790	12	853	20	873	856	20	876	—	3	6		
30	—	47	—	2	—	2	—	23	—	8	—	368	—	583	—	583	588	—	588	—	5	7		
9	—	10	—	—	—	—	—	12	—	2	—	107	—	147	—	147	152	—	152	—	5	8		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	292	—	292	284	—	284	+	8	9		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69	—	69	75	—	75	—	6	10		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	797	—	940	—	940	953	—	953	—	13	11		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	211	1	218	1	219	241	1	242	—	23	12		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	2	—	2	—	1	13		
—	—	15	—	—	—	—	—	9	—	—	—	114	—	600	13	613	599	12	611	+	2	14		
—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	16	—	103	—	103	97	—	97	+	6	15		
—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	1	256	1	257	269	1	270	—	13	16		
12	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	21	574	27	601	800	2	802	—	201	17		
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	—	93	—	93	134	—	134	—	41	18		
20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	2	166	4	170	2.229	499	2.728	—	2.558	19		
140	8	213	—	88	—	41	1	131	2	30	1	2.709	26	5.382	54	5.436	4.972	30	5.002	+	434	20		
30	—	49	—	11	—	10	—	28	—	9	—	617	1	1.119	6	1.125	1.094	6	1.100	+	25	21		
85	—	126	—	43	—	—	—	56	—	7	12	1.087	15	1.303	28	1.331	3.384	523	3.907	—	2.576	22		
12	—	14	—	8	—	7	—	10	—	6	—	139	—	139	—	139	134	—	134	+	5	23		
4	—	2	—	3	—	4	—	4	—	2	—	41	—	41	—	41	38	—	38	+	3	24		
122	—	125	—	69	—	75	—	102	—	19	—	1.418	1	1.418	1	1.419	1.840	2	1.842	—	423	25		
26	—	29	—	15	—	15	—	30	—	2	—	288	—	288	—	288	382	—	382	—	94	26		
2.677	140	2.809	16	1.546	14	1.640	1	1.995	14	320	22	35.827	1.535	35.827	1.535	37.362	38.375	1.549	39.924	—	2.562	27		
1.046	—	1.230	—	710	—	628	—	968	—	97	—	14.163	2	14.163	2	14.165	15.328	4	15.332	—	1.167	28		
49	—	54	—	27	—	28	—	53	—	10	—	607	—	607	—	607	612	—	612	—	5	29		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	16	—	16	13	—	13	+	3	30		
361	—	431	—	188	—	135	—	341	—	52	—	6.232	3	6.232	3	6.235	5.647	5	5.652	+	583	31		
107	—	130	—	81	—	65	—	97	—	16	—	1.410	—	1.410	—	1.410	1.649	—	1.649	—	239	32		
16	—	16	—	10	—	10	—	17	—	6	—	202	—	202	—	202	209	—	209	—	7	33		
503	—	658	—	443	—	402	1	544	—	61	21	5.997	97	5.997	97	6.094	6.260	99	6.359	—	265	34		
1.013	—	1.098	—	609	—	420	—	850	—	120	—	10.503	—	10.503	—	10.503	11.257	—	11.257	—	754	35		
320	14	402	3	222	—	179	4	378	—	50	9	3.745	110	3.745	110	3.855	3.927	105	4.032	—	177	36		
12	—	45	—	3	—	—	—	—	—	—	—	562	20	562	20	582	556	23	579	+	3	37		
107	—	126	—	83	—	—	—	—	—	—	—	2.208	4	2.208	4	2.212	2.220	4	2.224	—	12	38		
24	27	58	6	63	—	—	—	—	—	—	—	1.152	217	1.152	217	1.369	1.180	230	1.410	—	41	39		
294	12	227	1	190	1	68	—	190	10	16	1	3.569	107	3.569	107	3.676	3.688	116	3.804	—	128	40		
199	1	314	—	161	—	75	—	217	—	9	11	2.573	43	2.573	43	2.616	2.602	47	2.649	—	33	41		
—	—	—	—	—	—	—	—	156	51	—	—	156	51	156	51	207	151	20	171	+	36	42		
21	—	65	—	36	—	—	—	29	—	8	—	505	—	505	—	505	504	—	504	+	1	43		
4	—	8	—	10	—	—	—	2	—	2	—	80	—	80	—	80	71	—	71	+	9	44		
—	—	623	6	211	10	—	—	—	—	95	42	3.806	96	3.806	96	3.902	3.915	105	4.020	—	118	45		
369	29	471	—	375	—	—	—	481	72	55	32	4.377	208	4.377	208	4.585	4.433	206	4.639	—	54	47		
189	1	181	1	122	5	133	5	154	1	40	—	2.173	34	2.173	34	2.207	2.631	24	2.655	—	448	48		
19	—	29	—	18	—	23	—	46	—	9	—	341	—	341	—	341	446	—	446	—	105	49		
1.751	3	1.777	4	1.182	4	1.120	8	1.988	20	306	5	19.893	106	19.893	106	19.999	22.734	448	23.182	—	3.183	50		
43	3	59	3	—	—	—	—	—	—	—	—	450	23	450	23	473	—	—	(3)	+	473	51		
9	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	—	67	—	67	—	—	(3)	+	67	52		
392	75	326	94	—	—	—	—	—	—	—	—	4.235	818	4.235	818	5.053	—	—	(3)	+	5.053	53		
543	4	628	4	343	5	308	5	445	1	108	—	6.702	58	6.702	58	6.760	7.370	26	7.396	—	636	54		
78	—	90	—	56	—	52	—	103	—	21	—	1.035	—	1.035	—	1.035	1.159	—	1.159	—	124	55		
9.068	301	10.595	130	5.986	29	4.657	14	8.117	175	1.181	143	119.392	3.493	119.392	3.493	122.885	122.612	3.036	125.648	—	2.763	56		
9.944	313	11.701	134	6.527	34	5.078	20	8.880	178	1.356	156	131.542	3.593	134.933	3.639	138.572	140.591	3.621	144.212	—	5.640	57		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	9	—	9	—	2	58		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	1	135	1	136	346	63	409	—	273	60		
—	—	—	—	—	—	—	—	48	3	—	—	48	3	48	3	51	76	4	80	—	29	61		
—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5	—	5	—	5	9	—	9	—	4	62		
—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	18	—	18	—	18	182	5	187	—	169	63		
—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	18	3	18	3	21	—	—	(3)	+	21	64		
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	(3)	+	1	65		
—	—	—	—	—	—	—	—	41	6	—	—	41	6	41	6	47	—	—	(3)	+	47	66		
—	—	—	—	—	—	—	—	48	3	—	—	66	6	66	6	72	76	4	80	—	8	67		
—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	6	—	6	—	6	9	—	9	—	3	68		
—	—	—																						

**Dimostrazione delle spese di personale per stipendi, paghe, competenze accessorie,
assegni e compensi speciali al lordo delle ritenute.**

(Vedere Relazione a pag. 37 e seguenti, Capo III).

	Esercizio 1932-33		Esercizio 1931-32	
Spese ordinarie al lordo.				
Direzione generale	—	L. 58.390.952,59	—	L. 59.992.441,56
Servizio Movimento	—	» 720.211.396,65	—	» 764.006.794,42
Servizio Commerciale e del Traffico.....	—	» 30.389.310,32	—	» 30.924.353,68
Servizio Materiale e Trazione	—	» 336.329.704,05	—	» 359.128.861,89
Servizio Lavori	—	» 300.891.585,13	—	» 315.929.114,68
Rete a scartamento ridotto della Sicilia.	—	» 9.736.651,97	—	» 10.694.457,19
Navigazione dello stretto di Messina ...	—	» 2.662.130,53	—	» 2.752.575,25
	—	L. 1.458.611.731,24	—	L. 1.543.428.598,67
Spese generali attinenti al personale.				
Contributi dell'Amministrazione ai fondi pensioni e sussidi e contributo per l'assicurazione degli avventizi ordi- nari, ecc.....	L. 394.198.057,13		L. 374.581.589 —	
Spese per assegni e indennità diverse...	» 32.530.466,08		» 38.047.348,76	
Gratificazioni.....	» 5.800.000 —		» 5.800.000 —	
Oblazioni e sussidi ad agenti in servizio, ex agenti e loro famiglie.....	» 2.195.968,14		» 2.199.898,43	
Spese per il servizio sanitario.....	» 5.277.996,97		» 5.157.479,94	
Contributo per il Dopolavoro ferroviario.	» 2.160.000 —		» 2.275.000 —	
Spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli	» 1.308.114,40		» 1.311.980,30	
	L. 443.470.602,72		L. 429.373.296,43	
TOTALE ...	L. 1.902.082.333,96		L. 1.972.801.895,10	
Gestione officine.				
Officine di grande riparazione.....	L. 113.628.805,84		L. 117.012.353,87	
Officine dei depositi e squadre di rialzo.	» 105.152.820,57		» 108.393.734,46	
Officine e cantieri del Servizio lavori e costruzioni.....	» 4.226.811,26		» 4.319.409,20	
Centrali elettriche.....	» 1.420.811,22		» 1.666.020,22	
	L. 224.429.248,89		L. 231.391.517,75	
TOTALE GENERALE ...	L. 2.126.511.582,85		L. 2.204.193.412,85	

ALLEGATO N. 16. — LUNGHEZZA DELLA RETE ESERCITATA E DI QUELLA DI PROPRIETÀ DELLO STATO AL 30 GIUGNO 1933.

- » » 17. — ELENCO DEI PRINCIPALI DANNI DI FORZA MAGGIORE E CONSEGUENTI INTERRUZIONI DELL'ESERCIZIO.
- » » 18. — ELENCO DEI RADDOPPIAMENTI DI BINARI ATTIVATI, IN CORSO O APPROVATI NELL'ESERCIZIO 1932-33.
- » » 19. — ELENCO DELLE OPERE D'ARTE IN MURATURA E CEMENTO ARMATO, ULTIMATE O IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1933.
- » » 20. — ELENCO DEI LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DEI PONTI METALLICI, ULTIMATI AL 30 GIUGNO 1933.
- » » 21. — ELENCO DEI LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DEI PONTI METALLICI IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1933.
- » » 22. — ELENCO DEI LAVORI PER L'AMPLIAMENTO E LA SISTEMAZIONE DELLE STAZIONI E DELLE FERMATE ULTIMATE O IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1933.
- » » 23. — ELENCO DEI LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DEI MAGAZZINI, DEPOSITI, OFFICINE, ECC.
- » » 24. — ELENCO DEI NUOVI IMPIANTI PER SERVIZIO D'ACQUA, ESTINZIONE INCENDI, PLATEE DI LAVAGGIO, RISCALDAMENTO, ECC., ULTIMATI OD IN CORSO DI ESECUZIONE AL 30 GIUGNO 1933.

Lunghezza della rete esercitata e di quella di proprietà dello Stato al 30 giugno 1933.

(Vedere Relazione a pag. 61, Capo IV).

COMPARTIMENTI DELEGAZIONE	LINEE ESERCITATE DALLE FERROVIE DELLO STATO						Linee di proprietà dello Stato esercitate da Enti privati (nazionali o esteri)		TOTALE delle linee di proprietà dello Stato colonne 1+2+7+8 Km.
	di proprietà dello Stato		di Enti privati (nazionali o esteri)		TOTALE colonne 1 a 4 Km.	Lunghezza media esercitata nell'anno Km.	a semplice binario Km.	a doppio binario Km.	
	a semplice binario	a doppio binario	a semplice binario	a doppio binario					
	1 Km.	2 Km.	3 Km.	4 Km.	5 Km.	6 Km.	7 Km.	8 Km.	
A) a scartamento normale:									
Torino	1.443,621	410,550	(1) 31,613	(2) 11,332	1.897,116	1.897,116	—	—	1.854,171
Milano	887,599	565,663	—	(3) 0,238	1.453,500	1.453,500	(4) 38,643	(5) 19,066	1.510,971
Venezia	397,310	476,647	332,634	193,815	1.400,406	1.400,406	(6) 114,711	(7) 0,518	989,186
Trieste	422,542	72,889	111,809	131,016	738,256	738,256	(8) 9,334	(9) 10,198	514,963
Genova	273,972	243,111	—	—	517,083	517,083	—	(10) 7,286	524,369
Bologna	715,859	397,463	66,138	—	1.179,460	1.179,460	—	—	1.113,322
Firenze	781,694	506,306	32,693	—	1.320,693	1.320,693	—	—	1.288,000
Ancona	973,070	92,954	—	—	1.066,024	1.066,024	—	—	1.066,024
Roma	870,415	632,029	—	—	1.502,444	1.500,720	—	—	1.502,444
Napoli	885,403	316,430	—	—	1.201,833	1.200,658	—	—	1.201,833
Bari	1.109,598	86,340	6,983	—	1.202,921	1.173,768	111,140	—	1.307,078
Reggio Calabria	980,295	—	—	—	980,295	980,295	49,113	—	1.029,408
Palermo	1.277,147	—	—	—	1.277,147	1.277,147	—	—	1.277,147
Cagliari	417,789	—	—	—	417,789	417,789	5,181	—	422,970
TOTALE...	11.436,314	3.800,382	581,870	336,401	16.154,967	16.122,915	328,122	37,068	15.601,886
B) a scartamento ridotto:									
Venezia	32,359	—	59,530	—	91,889	91,889	50,496	—	82,855
Trieste	—	—	122,992	—	122,992	122,992	—	—	—
Palermo	558,438	—	—	—	558,438	551,278	—	—	558,438
TOTALE...	590,797	—	182,522	—	773,319	766,159	50,496	—	641,293
TOTALE GENERALR...	12.027,111	3.800,382	764,392	336,401	16.928,286	16.889,074	378,618	37,068	16.243,179
	15.827,493		1.100,793				415,686		

Come lunghezza reale esercitata al 30 giugno 1933 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 365esimi della lunghezza reale di cui sopra, quanti sono stati i giorni di effettivo esercizio.

Tratti di confine in territorio estero esercitati dalle Ferrovie dello Stato.

(1) Di cui tratto Confine francese presso S. Dalmazzo—Confine francese presso Piena	Km. 19,081
(2) Tratto Confine francese—Modane	» 11,332
(3) Chiasso—Confine svizzero	» 0,238
	Km. 30,651

Tratti di confine in territorio italiano esercitati da Amministrazioni estere.

(4) Di cui tratto Confine svizzero—Luino	Km. 14,857
(5) Tratto Iselle—Domodossola	» 19,066
(6) Di cui tratto S. Candido—Confine austriaco	» 7,442
(7) Tratto Confine austriaco—Brennero	» 0,518
(8) Di cui km. 4,338 Tarvisio C.—Porticiana; km. 1,478 Fiume—Confine jugoslavo; km. 3,518 Piedicolle—Confine jugoslavo	» 9,334
(9) Tratto Postumia Grotte—Confine jugoslavo	» 10,198
(10) Tratto Confine francese—Ventimiglia	» 7,286
	Km. 68,701

Elenco dei principali danni di forza maggiore e conseguenti interruzioni dell'esercizio.

(Vedere Relazione a pag. 65, Capo IV).

COMPARTIMENTO	LINEA	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	DURATA DELL'INTERRUZIONE DEL SERVIZIO
TORINO	Bussoleno Susa	Ostruzione della luce del ponte sul Rio Foresto al km. 45,268 con materiale alluvionale, apertura di due falle nel rilevato ferroviario e allagamento di un tratto di linea.....	Circa 12 ore
	Oleggio-Pino	Allagamento di trincee e gallerie, franamenti di scarpate, corrosioni della sede stradale presso manufatti in seguito ad un violento nubifragio scatenatosi nella notte dal 22 al 23 settembre 1932 nel tratto Leggiuno-Luino.....	Ore 24
VENEZIA	Treviso-Calalzo	Corrosioni del fiume Piave sotto il livello del piano di fondazione dei muri di sostegno della linea ferroviaria km. 39,500.	—
	Treviso-Calalzo	Ripetute cadute massi fra i km. 120,050 e 120,480 per piogge 1932-33	—
GENOVA	Direttissima Ronco-Arquata...	Disfacimento muratura della calotta e dei piedritti per la pressione della roccia nella galleria Borlasca.....	—
BOLOGNA		Eccezionale nevicata febbraio 1933. Ingombro linee.....	3 giorni esclusa la Porrettana
FIRENZE	Firenze-Pistoia	Rovina di due terzi della pila centrale della parte a monte del ponte sul torrente Bure al km. 26,482 con conseguente sospensione della travata sul ponte stesso e degli argini a monte in corrispondenza al ponte sul torrente Agna al km. 32,860 con scalzamento e rovina del muro di risvolto della spalla lato Pistoia	Circa 36 ore
	Livorno-Vada	Allagamento binari fra Ardenza e Livorno; allagamento sottopassaggio della stazione di Livorno centrale, abbattimento di un muro di cinta della stazione di Livorno Centrale lato Roma in seguito a straripamento del torrente Cigna.....	Circa 4 ore
NAPOLI	Avellino-Rocchetta S. A.....	Scoscendimento ed abbassamento rilevato al km. 46,135 fra Montella e Bagnoli	—
	Potenza-Metaponto	Danni alla condotta del rifornitore di Ferrandina derivati dal temporale 2 e 3 giugno 1933.....	Giorni 1
BARI	Bari-Taranto	Scoperchiatura tetti della rimessa locomotive e magazzini merci ed altri fabbricati della stazione di Taranto e abbattimento pali telegrafici in seguito all'uragano del 14-15 ottobre 1932.....	Giorni 1
	Foggia-Termoli	Frana presso il km. 441,700 a seguito piogge torrenziali del 30 gennaio 1933.....	Circa 4 ore
	Foggia-Rocchetta	Asportazione di circa m. 130 di massiciata al km. 33,587 a seguito di piogge torrenziali del 21 settembre 1932.....	Giorni 1

COMPARTIMENTO	LINEA ¹	GENERE DEL DANNO AVVENUTO	DURATA DELL'INTERRUZIONE DEL SERVIZIO
REGGIO CALABRIA	Metaponto-Reggio Calabria ...	Asportazione del rilevato per l'altezza di cm. 70 fra i km. 239,300 e 239,500 fra le stazioni di Crotone e Isola Capo Rizzuto...	Circa 17 ore
	Id.	Asportazione di un tratto di argine in destra per una lunghezza di m. 300 ed abbattimento del muro andatore del ponte sul torrente Novito; asportazione del rilevato ferroviario per circa m. 20 durante l'alluvione dell'11 e 12 novembre 1932...	Circa 3 giorni
	Id.	Asportazione massicciata e del rilevato saltuariamente fra i km. 255,980 e 256,200 ed abbattimento di ml. 50 di muro del dunettone murato a monte fra i km. 254,580 e 256,707 fra le stazioni di Cutro e S. Leonardo di Cutro durante l'alluvione dal 2 al 4 dicembre 1932.....	Circa 14 ore
	Id.	Asportazione del rilevato, saltuariamente per l'estesa di ml. 500 circa fra i km. 261,700 e 262,300 fra le stazioni di S. Leonardo di Cutro e Roccabernarda, a causa del disalveamento in sinistra del torrente Fiego durante lo stesso detto alluvione dal 2 al 4 dicembre 1932.....	Circa 14 ore
	Id.	Demolizione in tre tratti del muro di difesa dal mare esistente fra i km. 448 e 449 fra le stazioni di Melito e Saline con conseguente asportazione del rilevato per l'altezza fino a m. 3 durante lo stesso detto alluvione dal 2 al 4 dicembre 1932.	Circa 30 ore
	Id.	Danni in diversi tratti della linea durante lo stesso detto alluvione dal 2 al 4 dicembre 1932.....	Qualche ora
PALERMO	Fiumetorto-Messina	Crollo spalla lato Palermo del ponte sul torrente Naso km.143, 818	Ore 48
	Licata-Siracusa	Interrimenti, scalzamenti ed asportazioni di massicciata del binario, ostruzioni di ponticelli e spostamento del binario per circa m. 500 in seguito al temporale dell'8 novembre 1932.	Giorni 4
	Canicatti-Licata	Interrimenti ed asportazione di massicciata di binario nella tratta Campobello-Licata in seguito al temporale del giorno 11 novembre 1932.....	Giorni 1

Elenco dei raddoppiamenti di binari attivati, in corso o approvati nell'esercizio 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. 68, Capo IV).

LINEA	TRONCHI E LORO LUNGHEZZA	Km.	STATO DEI LAVORI AL 30 GIUGNO 1933
Trofarello-Cuneo.....	Trofarello-Carmagnola	15,629	Attivato il 28 ottobre 1932.
Id.	Carmagnola-Savigliano	22,885	Ultimato ma non ancora attivato.
Id.	Savigliano-Fossano.....	12,157	Pressocchè ultimato.
Milano Centrale-Rho..	Milano Certosa-Rho	7,659	Quadruplicamento attivato il 28 ottobre 1932.
Portogruaro-B. S. Polo	Raddoppio sul fiume Tagliamento presso la Stazione di Latisana...	1,450	Eseguito il 55 %. Il lavoro sarà ultimato nell'esercizio 1933-34.
Genova-Spezia.....	Sestri Lev.-Framura fra i km. 43,400 e 58,660 per la lunghezza di.....	15,260	Attivato il 10 ottobre 1932 rimandando a durante l'esercizio l'esecuzione di alcune opere di secondaria importanza. Il raddoppio comprende l'importante deviazione per doppio binario a monte della linea attuale per uno sviluppo di oltre 15 chilometri con impianto in sede spostata della nuova stazione di Riva Trigoso, Moneglia e Deiva, l'ampliamento in sede della stazione di Framura, la costruzione delle gallerie a doppio binario Vallegrande, Moneglia, Rospo e Picchi per la complessiva lunghezza di km. 9,176 nonchè varie opere d'arte allo scoperto fra cui i ponti e viadotti sui torrenti Petronio, Bisogno e Deiva. Sono attualmente ancora in corso di ultimazione soltanto alcuni lavori di completamento nella nuova stazione di Riva Trigoso e Framura. Con i detti lavori eseguiti nell'esercizio 1932-33 per l'importo circa di lire 500.000 l'ammontare complessivo dei lavori di terra e muratura compiuti per il raddoppio Sestri Levante-Framura ha raggiunto al 30 giugno 1933 lire 92.900.000 contro uno stanziamento totale per lavori di terra e muratura ridotto a lire 93.300.000 con Decreto Ministeriale n. 1520 in data 15 gennaio 1930 restando a compiersi l'ultimo gruppo dei lavori per la formazione del piazzale della stazione di Riva Trigoso. Le varie attrezzature della linea hanno raggiunto un complessivo ammontare di lire 10.200.000 contro uno stanziamento totale di lire 14.925.352 come da Decreto Ministeriale n. 902 in data 10 ottobre 1928 restando a compiersi le attrezzature dipendenti soltanto dal completamento della Stazione di Riva Trigoso.
Id.	Riomaggiore-Spezia fra i km. 79,448 e 85,586 per la lunghezza di.....	6,138	Il raddoppio consiste nella deviazione per semplice binario a monte della linea attuale e comprende la nuova galleria Biassa della lunghezza di m. 5140 circa e la galleria Gaggiola di m. 117 circa nonchè diverse opere murarie allo scoperto. I lavori sono stati dichiarati ultimati col 8 novembre 1931 essendo stato ammesso il completamento nel periodo di manutenzione dei lavori di finimento presentemente ultimati in modo che all'apertura all'esercizio si addiverà entro l'ottobre 1933. Con i lavori eseguiti nell'esercizio 1932-33 per l'ammontare di lire 500.000 circa, l'ammontare complessivo dei lavori di terra e muratura compiuti per il raddoppio Riomaggiore-Spezia ha raggiunto al 30 giugno 1933 lire 24.300.000 contro uno stanziamento totale ridotto a lire 26.743.200 con Decreto Ministeriale n. 1492 in data 19 gennaio 1932. Sono in corso di ultimazione i lavori di armamento e le varie attrezzature.

LINEA	TRONCHI E LORO LUNGHEZZA	Km.	STATO DEI LAVORI AL 30 GIUGNO 1933
Sampierdarena-Confine Francese	Raddoppio di binario fra le stazioni di Pegli (km. 5,827) e Voltri (km. 10,709)	4,881	<p>Il raddoppio compreso fra le stazioni di Pegli e Voltri, ha uno sviluppo complessivo di km. 4,881 e si svolge in sede parallelamente all'attuale binario in esercizio. Comprende, oltre la deviazione ed allargamento della fiancheggiante Via Aurelia, la costruzione di varie opere d'arte fra cui ponti, sottovia e cavalcavia e la nuova Galleria di Pegli a semplice binario, lunga m. 321,10.</p> <p>Nell'esercizio in corso i lavori hanno raggiunto uno sviluppo complessivo del 50 circa. Per tale lavoro è stato stanziato con Decreto Ministeriale n. 1400 in data 5 gennaio 1932 la somma complessiva di lire 8.850.000 di cui circa lire 5.000.000 per lavori di terra e muratura.</p>
Id.	Raddoppio del binario dal chilometro 71,551 al km. 81,199 fra stazioni di Loano e Albenga (1° e 2° lotto).....	9,647	<p>Il raddoppio si svolge in sede per uno sviluppo complessivo di Km. 9,647, ha origine dalla stazione di Loano e termina a quella di Albenga. Il lavoro è diviso in due lotti:</p> <p>1) dal km. 71,551 al km. 74,945;</p> <p>2) dal km. 74,945 al km. 81,199 e comprende oltre il prolungamento di vari ponti e sottovia la costruzione della galleria S. Spirito lunga m. 291,25 fra le fermate di Borghetto S. Spirito e la Stazione di Ceriale. La consegna dei lavori è prossima ad essere effettuata.</p> <p>Per tale raddoppio è stato stanziato con Decreto Ministeriale 1605 in data 24 gennaio 1933, la somma complessiva di lire 10.230.000 di cui circa lire 6.000.000 per lavori di terra e muratura.</p>
Bologna-Verona	Bologna-Panigale Scala	5,200	In corso.
Chiusi-Firenze	Raddoppio Incisa-Rignano dal chilometro 280,521 al 285,684	5,162	Attivato il 30 maggio 1933 in relazione al quale risulta completato il doppio binario su tutta la linea Roma-Firenze.
Termoli-Foggia	Raddoppio S. Severo-Foggia dal km. 497,838 al km. 525,250	27,412	Attivato il 1 aprile 1933.
Trinitapoli-Bari....	Raddoppio Bisceglie-Giovinazzo dal km. 614,099 al km. 629,782.....	15,683	Completato il primo strato della massicciata. La posa dell'armamento è stata completata per la sola tratta Giovinazzo-Molfetta.

Elenco delle opere d'arte in muratura e cemento armato, ultimate o in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.*(Vedere Relazione a pag. 68, Capo IV).*

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO.	
Cuneo-Ventimiglia	Sottopassaggio per la strada nazionale Cuneo-Nizza al km. 41,971 in stazione di Vievola (in corso).
Torreberetti-Pavia	Consolidamento fondazione del ponte e sponda sinistra del Rio Boragna al km. 14,903 (ultimato).
Torino-Milano	Consolidamento pile ponte sul torrente Stura al km. 9,346 (ultimato).
Valenza-Vercelli	Demolizione e ricostruzione ponte sul Po presso Casale Monferrato (ultimato).
COMPARTIMENTO DI MILANO.	
Milano-Verona	Costruzione di un cavalcavia in cemento armato per l'A.A.S.S. presso la stazione di Chiari per la soppressione del passaggio a livello km. 60,114 (in corso).
Rogoredo-Pavia	Cavalcavia in cemento armato in stazione di Pavia per la strada dei Giovi (ultimato).
COMPARTIMENTO DI TRIESTE.	
Trieste C.-Postumia G.	Costruzione di un cavalcavia al km. 35,866 presso la stazione di Sesana (in corso).
Trieste C.-Postumia G.	Ricostruzione del muro frontale e della cappa del ponte sul Slavina al km. 503,133 (in corso).
Divaccia S. C.-Pola.....	Costruzione ripari in cemento armato contro la neve nella stazione di Piedimonte del Taiano e fra i km. 18, 760 e 18,880 fra le stazioni di Erpelle Cosina e di Piedimonte del Taiano (in corso).
Trieste C.-Postumia G.....	Sistemazione della frana al km. 495,670 presso la stazione di Postumia Grotte (ultimato).
Portogruaro-Bivio S. Polo.....	Consolidamento della seconda pila lato Villa Vicentina del ponte in ferro al km. 48,933 sul fiume Isonzo (ultimato).
Trieste C. M.-Piedicolle	Costruzione di un cavalcavia al km. 175,583 in sostituzione del passaggio a livello km. 175,153 (ultimato).
COMPARTIMENTO DI VENEZIA.	
Verona-Brennero	Costruzione di 3 gallerie artificiali in calcestruzzo di cemento fra i km. 162,307-162,747, 162,929, 163,001 (in corso).
COMPARTIMENTO DI GENOVA.	
Genova-La Spezia.....	Muro d'argine di difesa sponda sinistra del torrente Deiva a monte del ponte sul Deiva presso la stazione di Deiva (in corso).
Genova-La Spezia.....	Struttura in cemento armato per copertura sottopassaggio viaggiatori di Cavi per ricovero viaggiatori (in corso).
Genova-La Spezia.....	Costruzione di un muro paramassi all'imbocco lato Genova della Galleria Corniglia (ultimato).
Sampierdarena-Confine Francese ...	Sottopassaggio in stazione di Bordighera fra il piazzale esterno e la passeggiata a mare (in corso).
Sampierdarena-Confine Francese ...	Copertura con piattabanda in cemento armato del tratto artificiale della galleria Noli est fra le stazioni di Noli Est e Varigotti, danneggiato dalla frana del 13 maggio 1931 (in corso).
	Linee d'allacciamento con le nuove calate occidentali del Porto di Genova (in corso).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA.	
Bologna-Rimini, Ferrara-Rimini ...	Costruzione di due ponti in cemento armato per l'attraversamento della deviazione del Marecchia (in corso).
Bologna-Padova	Risanamento delle murature in fondazione delle pile del ponte sul fiume Adige al km. 81,715 (in corso).
Bologna-Piacenza	Costruzione di un sottovia al km. 62,413 presso la stazione di Reggio Emilia (ultimato).
COMPARTIMENTO DI FIRENZE.	
Firenze-Bologna	Sottovia di luce m. 15, lunghezza ml. 123 sul Viale Umberto (stazione Firenze) con impalcatura di travi di ferro incorporate in calcestruzzo di cemento (in corso).
Firenze-Bologna	Sottovia sul Viale Belfiore (stazione Firenze), lunghezza m. 60, luce m. 15, impalcatura di travi di ferro incorporate nel calcestruzzo di cemento (ultimato).
COMPARTIMENTO DI ROMA.	
Campoleone-Nettuno	Deviazione del tratto estremo della linea Campoleone-Nettuno in servizio di Anzio e di Nettuno (in corso).
COMPARTIMENTO DI NAPOLI.	
Cervaro-Napoli	Demolizione e ricostruzione di 13 volti del ponte Torello sul fiume Calore fra le stazioni di Amorosi e Frasso Telesino Dugenta (in corso).
Napoli-Potenza	Sistemazione ponte Pantano al km. 144,568 (in corso).
Napoli-Potenza	Sistemazione ponte Acquabianca al km. 116,090 (in corso).
Cancello-Avellino	Costruzione di un cavalcavia in muratura al km. 37,950 presso la stazione di Castel S. Giorgio (in corso).
COMPARTIMENTO DI BARI.	
Bari-Foggia	Nuovo ponte a 12 luci di m. 10 ciascuna sul torrente Lamasinata al km. 644,761 fra le stazioni di Bari C. e Bari S. Spirito (ultimato).
Potenza-Metaponto	Sostituzione nuovo ponte sul Tiera al km. 17,1 presso la stazione di Vaglia di Basilicata (ultimato).
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA.	
Metaponto-Reggio C.	Costruzione, con fondazione ad aria compressa del nuovo ponte sul fiume Neto al chilometri 221,674 fra le stazioni di Strongoli e Crotone (in corso).
Metaponto-Reggio C.	Ampliamento della luce del ponte sul torrente Burrao al km. 342,498 fra le stazioni di Monasterace e Riace (in corso).
Metaponto-Reggio C.	Costruzione di un nuovo ponte di luce m. 10 sul torrente Arangea, al km. 434,368 fra le stazioni di Condofuri e S. Lorenzo del Salto (ultimato).

Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici ultimati al 30 giugno 1933.

(Vedere Relazione a pag. 68, Capo IV).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO.	
Torino-Milano	<p>Sostituzione con aumento di una luce, delle travate sul sottovia Cottolengo presso Torino al km. 5,175.</p> <p>Sostituzione delle travate metalliche ai ponti: sulla Stura (km. 9,346); sulla roggia S. Marco (km. 26,577); roggia Molino (km. 63,380); roggia Busca (km. 86,570); roggia Peltrenga (km. 91,372,10); roggia Biraga (km. 91,531); torrente Agogna (km. 96,320); Naviglio Langosco (km. 113,161), roggia Donda (km. 33,108 da Milano) e Naviglio Grande (km. 30,276 da Milano).</p> <p>Rafforzamento delle travate metalliche al ponte sul torrente Mallone (km. 23,793); torrente Orco (km. 25,078) e Dora Baltea (km. 37,137).</p>
S. Giuseppe-Acqui.....	Sostituzione della travata metallica sul rio Ponti al km. 34,552.
COMPARTIMENTO DI TRIESTE.	
Portogruaro-Bivio S. Polo.....	Sistemazione mediante nuova travata metallica del ponticello al km. 48,561.
COMPARTIMENTO DI GENOVA.	
Linea di allacciamento del Porto di Genova con la linea Succursale dei Giovi.....	Costruzione di due travate metalliche di luce m. 26,10 per l'attraversamento del Corso Perrone ed Ansaldo-Cock.
Sampierdarena-Confine francese....	Sostituzione della travata metallica al sottovia di m. 6,10 al km. 101,839 presso la stazione di Diano Marina.
Id.	Sostituzione della travata metallica al ponte di m. 4,27 al km. 67,895 presso la stazione di Pietra Ligure.
Id.	Sostituzione della travata metallica al sottovia di m. 5,10 al km. 12,329 presso la stazione di Genova Voltri.
COMPARTIMENTO DI FIRENZE.	
Parma-La Spezia	Sostituzione delle travate metalliche del ponte a tre luci e a doppio binario al 5° attraversamento del Taro al km. 53,617.
.....	Rafforzamento del ponte sul fiume Magra al km. 110,065.
Pisa-La Spezia	Sistemazione del ponte sul Canale Camaiore fra le stazioni di Viareggio e di Pietrasanta.
S. Stefano-Sarzana.....	Sostituzione delle travate metalliche ai ponti sui torrenti Calcandola e Rio Bellaso fra le stazioni di S. Stefano Magra e Sarzana.
Id.	Sostituzione della travata metallica sul sottopassaggio strada Nazionale fra Sarzana e Ponzano Magra.
COMPARTIMENTO DI ANCONA.	
Porto d'Ascoli-Ascoli	Sistemazione degli organi di sostegno dell'armamento dei ponti in ferro ai km. 16,377; 22,275; 22,839; 23,253; e rinforzo delle travi principali nei ponti in ferro al km. 22,275.
Rimini-Termoli	Costruzione di due travate metalliche a travi gemelle per la luce centrale del sottovia al km. 351,013.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI ROMA.	
Roma-Cassino	Sostituzione delle travate metalliche al ponticello km. 38,950.
Id.	Sostituzione delle travate metalliche al ponticello al km. 40,293.
Id.	Sostituzione delle travate metalliche al ponticello al km. 45,163.
Id.	Sostituzione delle travate metalliche al ponticello al km. 52,696).
Roma-Orte	Rafforzamento della travata metallica a doppio binario del ponte sul Fosso Cores al km. 36.
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA.	
Battipaglia-Reggio C.	Sostituzione di nuove travate metalliche ai ponti sui torrenti Donacà e Tuccina rispettivamente ai km. 321,362 e 329,783.
Metaponto-Reggio C.	Costruzione di un nuovo ponte in ferro a 5 luci di m. 50 ciascuna sul fiume Crati al km. 126,984 fra le stazioni di Sibari e Corigliano.
COMPARTIMENTO DI PALERMO.	
Palermo-Bicocca	Riparazione della travata metallica del ponte a tre luci sul torrente S. Leonardo chilometri 34,212 fra le stazioni di Trabia e Termini Imerese.
Id.	Modifica degli organi di sostegno dell'armamento della travata del ponte da m. 29 di luce sul fiume Dittaino (km. 170,358).
Fiumetorto-Messina	Modifica degli organi di sostegno dell'armamento della travata per 2 binari del ponte sul torrente Zaera al km. 230,120.
Id.	Sostituzione della travata del ponte obliquo da m. 15 di luce sul torrente Santa Caterina (km. 212,870).
Bicocca-Messina	Costruzione di un nuovo sottovia retto da m. 13,60 di luce a travata metallica al km. 272,436 (km. 1,553 della variante definitiva Giarre-Mascalì) utilizzando una travata laterale del vecchio ponte sul torrente S. Maria la Strada.
Id.	Sistemazione definitiva del sottovia obliquo da m. 8 di luce retta al km. 272,414 (chilometri 1,531 della variante definitiva Giarre Mascalì utilizzando una travata metallica tolta diopera dal ponte sul torrente S. Maria la Strada.
Stazione di Messina M.	Sostituzione del ponte mobile della 2ª invasatura della stazione di Messina Marittima con travata di nuovo tipo lunga m. 30.
DELEGAZIONE DI CAGLIARI.	
Cagliari-Golfo Aranci	Ampliamento del ponte sul Rio Malu al km. 24,947.

Elenco dei lavori per la sistemazione dei ponti metallici in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.

(Vedere Relazione a pag. 68, Capo IV).

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO.	
Novara-Varallo	Sistemazione dei ponti in ferro sul Mologna, al km. 34,481; sul Cremosina, al km. 40,725 e sul Mantegna, al km. 55,661; e rafforzamento delle travate di sei manufatti ai chilometri 6,532; 27,854; 33,729; 34,105; 40,318 e 47,293.
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA.	
Bologna-Rimini	Sostituzione con una travata metallica del ponte lesionato in muratura sul torrente Quaderna al km. 15,047.
Legnago-Monselice	Sostituzione della travata sul Restaro al km. 143,433.
Mantova-Legnago	Rafforzamento della travata sul Mincio al km. 93,281.
Lugo-Lavezzola	Sistemazione degli organi di sostegno dell'armamento e rafforzamento delle lungherine metalliche della travata sulla Via Paurosa e sistemazione degli organi di sostegno dell'armamento del ponte in ferro sul fiume Santerno al km. 4,994.
COMPARTIMENTO DI VENEZIA.	
Milano-Venezia	Riparazione e rinforzo delle lungherine del ponte in ferro a doppio binario sul Canal Grande « Venezia S. Lucia - Venezia M. ».
Verona-Brennero	Sostituzione delle due travate a travi gemelle in opera al sottovia di luce m. 6 al km. 149,861,85.
Id.	Rafforzamento delle travate esistenti al ponte a doppio binario a quattro luci di m. 20, ciascuna sul fiume Isarco al km. 149,808.
Id.	Rafforzamento delle travate esistenti sul ponte di luce m. 5,95 sulla grande Fossa di scolo al km. 140,217.
Id.	Rafforzamento delle travate esistenti nel ponte a doppio binario di m. 12 di luce sulla fossa Caldaro al km. 109,893,84.
Bolzano-Malles	Rafforzamento dei collegamenti intermedi delle due travate a travi gemelle esistenti nel sottovia di luce m. 2,80 al km. 0,735.
Id.	Rafforzamento delle lungherine delle travate esistenti nel ponte a tre luci di m. 31,14, 31,38, 31,30 sul torrente Talvera al km. 0,850.
Id.	Rafforzamento dei collegamenti intermedi della travata a travi gemelle esistente nel sottovia di luce m. 3,50 al km. 1,237.
Id.	Rafforzamento della travata in opera nel ponte di luce m. 2 al km. 4,547.
Id.	Rafforzamento delle lungherine della travata esistente nel ponte di luce m. 9 sul torrente Vilpiano al km. 15,580.
Id.	Rafforzamento delle lungherine per la travata in opera nel ponte di luce m. 8 sul torrente Gargazzone al Km. 20,460.
Id.	Rafforzamento delle lungherine per il ponte di luce m. 10 sul torrente Sinigo al km. 24,372.
Id.	Rafforzamento dei collegamenti intermedi della travata a travi gemelle esistente nel sottovia di luce m. 3,50 al km. 30,320.
Id.	Rafforzamento delle lungherine della travata esistente nel ponte sul torrente Passirio al km. 30,810.
Id.	Rafforzamento delle lungherine per la travata esistente nel sottovia di luce m. 10 al km. 31,174,29.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TRIESTE.	
Portogruaro-Bivio S. Polo	Sostituzione e raddoppio delle travate metalliche del ponte sul Tagliamento al km. 12,144 presso Latisana e delle due travate del sottovia attiguo al detto ponte.
Id.	Sostituzione di una travata e rafforzamento dell'altra travata del ponte sul Fiume Corno al km. 32,161, rafforzamento delle travate del ponte sulla Roggia Zumella al km. 34,362 e sostituzione delle travate sulla Roggia Fredda al km. 41,793.
Udine-Tarvisio	Sostituzione delle due travate metalliche sul sottovia al km. 30,953 e al km. 47,605.
Id.	Sostituzione delle travate metalliche dei sette ponti in ferro fra Pontebba e Tarvisio.
Id.	Rafforzamento delle attuali travate ai quattro ponti km. 70,267, 81,587, 81,860 e 89,092 fra Pontebba e Tarvisio.
Id.	Sostituzione delle travate metalliche sul ponte retto al km. 68,710 e dell'attiguo sottovia obliquo a tre luci al km. 68,674 presso la Stazione di Pontebba.
COMPARTIMENTO DI GENOVA.	
Linea di allacciamento del Porto di Genova con la succursale dei Giovi	Costruzione di tre travate metalliche di luce m. 55, quelle laterali e di m. 37, quella centrale e per il ponte sul torrente Polcevera.
Id.	Costruzione di tre travate metalliche di luce m. 52 per l'attraversamento del Cantiere Ansaldo-Savoia e della Società italo americana pel petrolio.
COMPARTIMENTO DI FIRENZE.	
Parma-La Spezia.....	Sostituzione delle travate del ponte a due luci sul torrente Vardesina fra le stazioni di Grondola Guinadi e di Borgotaro.
Id.	Sostituzione delle travate del ponte a due luci sul torrente Betigna fra le Stazioni di Pontremoli e Grondola Guinadi.
COMPARTIMENTO DI ROMA.	
Roma-Grosseto	Sostituzione delle due travate per semplice binario con altra nuova per doppio binario del ponte sul torrente Zambra.
Roma-Viterbo	Sostituzione della travata metallica sulla luce centrale e sostituzione con travate metalliche dei volti delle sei luci laterali, al Viadotto Gelsomino, al km. 4,686.
Roma-Orte	Rafforzamento delle travate metalliche del ponte Rustico al km. 73,608.
Attigliano-Viterbo	Rafforzamento delle travate metalliche sul ponte al km. 3,726 della linea Attigliano-Viterbo.
COMPARTIMENTO DI NAPOLI.	
Napoli-Potenza	Rafforzamento della travata in opera al sottovia di luce m. 19,05 al km. 53,402.
Id.	Sistemazione definitiva dell'attraversamento sul torrente Acquabianca al km. 116,090 mediante la costruzione di due nuove travate di luce m. 33,28 ciascuna e la riparazione della preesistente di luce m. 41,60.
Id.	Sistemazione con una travata metallica del ponte obliquo in muratura al km. 143,671 della luce retta di m. 8.

LINEA	DESCRIZIONE DEI LAVORI
<i>Segue:</i> COMPARTIMENTO DI NAPOLI.	
Napoli-Potenza	Sostituzione della travata continua a due luci sul torrente Pantano al km. 144,568 con quattro travate in ferro indipendenti di luce m. 19,66 le esterne e m. 18,30 le centrali.
Castellammare-Gragnano	Rafforzamento delle tre travate ai km. 1,953; 2,422; 3,536 in dipendenza della elettrificazione.
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA.	
Battipaglia-Reggio Calabria.....	Sostituzione della travata metallica a tre luci del viadotto sul Vallone Angiemo, al chilometro 68,253 fra le Stazioni di Pisciotta e S. Mauro la Bruca, con una travata metallica ad una luce di m. 73.
Id.	Sistemazione del ponte sul torrente Petrace al km. 350,113 presso la stazione di Gioia Tauro, mediante la sostituzione di una nuova travata continua a tre luci di complessivi metri 168 alla travata attuale.
Id.	Sostituzione con tre nuove travate metalliche indipendenti della travata continua in opera al ponte a sette luci sul fiume Neto al km. 221,624 fra le stazioni di Strongoli e Crotone.
Metaponto-Reggio Calabria.....	Sostituzione della travata, del ponte in ferro ad una luce sul torrente Gianturco al chilometro 195,454, fra le stazioni di Crucoli e Cirò.
COMPARTIMENTO DI PALERMO.	
Bicocca-Siracusa	Sostituzione della travata del ponte obliquo da m. 4 di luce sul Canale S. Antonio al km. 282,126,58 (presso la stazione di Augusta lato Siracusa).
Bicocca-Messina	Costruzione di un sottovia obliquo (da m. 9,30 di luce sul retto) con travata metallica al km. 319,355 fra Scaletta e Giampileri in dipendenza della soppressione del passaggio a livello al km. 319,277,40 (il lavoro viene eseguito dall'Azienda Autonoma stradale Sicilia).
Villa S. Giovanni M.....	Costruzione di un ponte mobile in ferro della lunghezza di m. 30 destinato alla seconda invasatura di Villa S. Giovanni e costruzione e posa in opera della relativa capra di sollevamento.
DELEGAZIONE DI CAGLIARI.	
Cagliari-G. Aranci.....	Rafforzamento delle travate metalliche al ponte sul fiume Tirso al km. 101,626.

**Elenco dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni e delle fermate,
ultimati o in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.**

(Vedi Relazione pag. 69, Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO.	
Fossano	Ampliamento della stazione (in corso).
Ceva	Ampliamento della stazione (in corso).
Salbertrand	Impianto caffè-ristoratore (ultimato).
Aosta	Costruzione refettorio per il personale militare (ultimato).
Novara	Ampliamento fabbricato viaggiatori (ultimato).
Asti	Sistemazione latrine isolate (ultimato).
COMPARTIMENTO DI MILANO.	
Monza	Sistemazione per ridurre a deviatoio completo con binario tronco di sicurezza, una coppia di aghi a terra (in corso).
Milano Smistamento	Abbassamento delle rampe di lancio e sistemazione fasci di smistamento carri per regolare lo svolgimento del servizio. Sostituzione delle piattabande in cemento armato sulla sella di lancio con travate metalliche (in corso).
Rho	Sistemazione della stazione in dipendenza dell'impianto di una nuova coppia di binari fra Milano Certosa e Rho (ultimato).
Cassano d'Adda, Chiari, Casalpusterlengo e Sesto S. Giovanni	Impianti di pensiline utilizzando materiali provenienti dalle pensiline della vecchia stazione di Milano C. (ultimati).
Fermata di Castione Andevenno	Ricostruzione ricovero viaggiatori (ultimato).
Cremona	Costruzione di un fabbricato per il Dopolavoro ferroviario (in corso).
Lodi	Sistemazione del caffè-ristoratore (in corso).
Stradella	Adattamento di parte dell'ex rimessa veicoli a sede del Dopolavoro ferroviario (in corso).
Milano C.	Primo lotto d'impianti per l'albergo diurno (in corso).
Milano	Ampliamento Dopolavoro ferroviario (in corso).
COMPARTIMENTO DI VENEZIA.	
Venezia M.	Trasporto del servizio merci a piccola velocità dalla stazione di Venezia S. Lucia sul Molo di Levante a Venezia Marittima (in corso).
Id.	Sistemazione binari e deviatoi della stazione di Venezia Marittima in conseguenza della costruzione di strade camionabili. (A carico del Provveditorato al Porto) (in corso).
Venezia S. Lucia	Sistemazione dei servizi viaggiatori e merci a grande velocità (prima fase del 1° gruppo e prima fase del 2° gruppo lavori) (in corso).
Vilpiano Gargazzone	Impianto tronchini di sicurezza e prolungamento dei binari d'incrocio, in dipendenza dell'elettrificazione del tratto di linea Bolzano-Merano (in corso).
Lavis - Mezzocorona - Salorno - Magré-Egna - Ora	Impianto tronchini di sicurezza in dipendenza dell'elettrificazione del tratto di linea Trento-Bolzano (in corso).
Ponte Adige-Terlano	Impianto tronchini di sicurezza in dipendenza dell'elettrificazione del tratto di linea Bolzano-Merano (in corso).
Brescia	Lavori murari, d'armamento ed inerenti pel completamento del 4° gruppo lavori per l'impianto del nuovo scalo merci (ultimati).
Verona P. N.	Costruzione del binario di raccordo merci linea per il Brennero (ultimato).
Brunico	Pensilina sul marciapiedi principale (ultimato).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Merano	Sistemazione alloggiamento della Milizia ferroviaria (in corso).
Bolzano	Sistemazione alloggiamento della Milizia ferroviaria (ultimato).
COMPARTIMENTO DI TRIESTE.	
Fiume	Lavori di pavimentazione con cubetti di porfido fra le rotaie del binario « Berguti » ed ai due lati del binario per una lunghezza di m. 60 (ultimato).
Udine	Sistemazione di alcuni locali ad uso alloggio e ufficio resisi disponibili nel fabbricato viaggiatori in seguito alla soppressione della sezione lavori di Udine (ultimato).
S. Pietro del Carso	Impianto di una pensilina in legno (ultimato).
Prestrane M.	Costruzione di una tettoia in cemento armato e di un deposito approvvigionamenti (ultimato).
COMPARTIMENTO DI GENOVA.	
Imperia Oneglia	Costruzione di un marciapiedi fra la 2ª e la 3ª linea (in corso).
Ventimiglia	Sistemazione dei binari ad uso pulizia vetture della Compagnia P. L. M. (in corso).
Ronco Scrivia	Sistemazione di binari e deviatori nella stazione (in corso).
Albenga	Impianto di un binario per carico e scarico diretto (ultimato).
Novi Ligure	Prolungamento marciapiedi di 1ª linea (ultimato).
Genova Nervi	Restauro generale fabbricato viaggiatori e fabbricato centrale (ultimato).
Santa Margherita Ligure	Restauro generale fabbricato viaggiatori e fabbricato centrale (ultimato).
Genova Sampierdarena	Costruzione ricovero viaggiatori per la linea Ventimiglia (ultimato).
Varazze	Restauro generale baracca viaggiatori (ultimato).
Genova P. P.	Sistemazione ufficio I. E. S. (ultimato).
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA.	
Bologna	Costruzione di uno scalo locale presso gli impianti ferroviari al servizio del costruendo grande mercato ortofrutticolo (in corso).
Id.	Sistemazioni delle stazioni di Bologna C. e Bologna Smistamento in dipendenza dell'innesto della direttissima (in corso).
Id.	Ampliamento e sistemazione del Magazzino approvvigionamenti al Ravone (ultimato).
Id.	Sistemazione ed ampliamento del Magazzino della Provvida ed annessi uffici (ultimati).
Piacenza	Sistemazione della stazione in dipendenza del prolungamento e raddoppio del ponte sul Po e costruzione pensiline (in corso).
Id.	Costruzione di tre pensiline, delle quali una sul marciapiedi principale e due su quelli intermedi (in corso).
Id.	Sopraelevazione del fabbricato viaggiatori e costruzione di un nuovo fabbricato cessi (in corso).
Reggio Emilia	Ampliamento e sistemazione generale (1º gruppo lavori) (ultimati).
Id.	Costruzione di due pensiline sui marciapiedi intermedi (ultimato).
Rimini	Innesto della ferrovia a scartamento ridotto per S. Marino (ultimato).
Ferrara	Lavori per l'innesto della linea di Codigoro (ultimati).
Monseice	Sistemazione dei cessi isolati (in corso).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI FIRENZE.	
La Spezia C.	Sistemazione della stazione in dipendenza dell'innesto del doppio binario lato Rio Maggiore (in corso).
Pontremoli	Completamento della sistemazione ed ampliamento della stazione (in corso).
Fornovo	Ampliamento e sistemazione (in corso).
Panicale - Castiglione del Lago - Terontola - Cortona - Arezzo	Sistemazione impianti in dipendenza della elettrificazione della linea Roma-Firenze (in corso).
Pontassieve - Figline - S. Giovanni Valdarno - Montevarchi	Id.
Empoli	Ampliamento generale (in corso).
Siena	6° e 7° gruppo lavori impianto nuova stazione costituenti il completamento della nuova sede dal piazzale di stazione alla galleria di Montearioso (in corso).
Fiesole Caldine	Magazzino merci a grande velocità (ultimato).
Signa	Completamento lavori prima fase sistemazione nuova stazione (ultimato).
S. Frediano a Settimo	Ampliamento scalo merci (ultimato).
Ardenza	Costruzione magazzino merci ed impianto binari per ricovero treni degli infermi diretti al Santuario di Montenero (ultimato).
Rosignano	Costruzione magazzino merci ed impianti binari per carico e scarico diretto (ultimato).
Carrara-Avenza	Prolungamento della pensilina sul marciapiedi intermedio (ultimato).
Livorno Centrale	Costruzione della pensilina a galleria (in corso).
Livorno	Teatro Dopolavoro ferroviario.
Nuova stazione di Firenze S. M. N. . .	a) fabbricato servizi accessori e dormitori personale viaggiante (ultimato). b) fabbricato per le RR. Poste (in corso).
Firenze	Magazzino Provvida a Campo Marte.
Castiglioncello	Ampliamento e sistemazione latrine isolate (ultimato).
Sarzana	Impianto casotto in cemento armato per Milizia (in corso).
COMPARTIMENTO DI ANCONA.	
Torre de' Passeri.....	Impianto 5° binario tronco (ultimato).
Francavilla	Impianto di un binario di carico e scarico diretto (ultimato).
Ancona	Sistemazione fabbricato viaggiatori (2° gruppo) (in corso).
COMPARTIMENTO DI ROMA.	
Roma e Scali	Lavori per l'impianto di quattro nuovi binari in stazione di Roma Termini (in corso).
Id.	Prolungamento della rimessa dei treni Reali presso il tempio di Minerva Medica (ultimato).
Roma-Formia	Lavori per l'impianto della nuova fermata del «Divino Amore» fra le stazioni di Torricola e S. Palomba (in corso).
Cocullo	Ampliamento della stazione per aumentare la lunghezza utile dei binari d'incrocio (ultimato).
Sulmona	Sistemazione degli impianti in conseguenza della elettrificazione. Esecuzione del 1° gruppo lavori (ultimato).
Id.	Costruzione di due pensiline sui marciapiedi intermedi (in corso).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Littoria	Impianto di una nuova stazione. 1° gruppo lavori (ultimato).
Frosinone	Costruzione di una pensilina addossata al fabbricato vaggiaiori (ultimato).
Isernia	Costruzione di una pensilina riutilizzando materiali provenienti dalla demolizione delle pensiline della vecchia stazione di Milano C. (in corso).
Id.	Ampliamento del Dopolavoro ferroviario (ultimato).
Roccaraso	Costruzione di una pensilina addossata al fabbricato viaggiatori (in corso).
Id.	Costruzione di una baracca rifugio per i dopolavoristi (ultimato).
Roma Termini	Costruzione di un avancorpo nel fabbricato uffici Via Marsala per uso RR. Poste in dipendenza degli impianti di meccanizzazione inoltre corrispondenza (ultimato).
Roma Tuscolana	Costruzione di un fabbricato per due alloggi (ultimato).
Anzio	Costruzione di un fabbricato viaggiatori e lavori di completamento della nuova stazione (in corso).
Nettuno	Costruzione di un fabbricato viaggiatori.
COMPARTIMENTO DI NAPOLI.	
Portici	Ampliamento per il prolungamento del binario di precedenza (in corso).
Torre del Greco	Ampliamento per l'impianto del binario di precedenze (in corso).
Villa Inglese	Id.
Torre Annunziata Centrale	Sistemazione generale in dipendenza dell'elettrificazione (in corso).
Scafati	Sistemazione generale in dipendenza della elettrificazione della tratta di linea Napoli-Salerno (in corso).
Nocera Inferiore	Id.
Cava dei Tirreni	Id.
Salerno	Id.
Id.	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori e riordino degli impianti dello scalo merci (ultimato).
S. Giovanni Barra	Sistemazione fascio merci (ultimato).
Lagonegro	Ampliamento impianti merci, prolungamento di m. 36 circa del binario del magazzino merci per carico e scarico diretto (ultimato).
Angri	Allungamento binario delle precedenze in dipendenza elettrificazione tratta di linea Napoli-Salerno (ultimato).
Napoli Mergellina	Costruzione di una pensilina sul fronte esterno del fabbricato viaggiatori (in corso).
Caianello	Prolungamento marciapiedi fra la 2ª e 3ª linea (ultimato).
Napoli	Sistemazione nuovi locali Comando Milizia stazione (ultimato).
Napoli Centrale	Costruzione capannone per magazzino viveri (in corso).
Id.	Costruzione di un cinema-teatro per il Dopolavoro ferroviario (in corso).
COMPARTIMENTO DI BARI.	
Giovinazzo	Ampliamento in dipendenza doppio binario (in corso).
Molfetta	Id.
Bisceglie	Prolungamento 3ª linea (ultimato).
Id.	Innesto provvisorio doppio binario lato Trani (ultimato).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Foggia	Innesto in dipendenza attivazione doppio binario Foggia-S. Severo (ultimato).
S. Severo	Id.
Id.	Pensilina addossata al fabbricato viaggiatori e l'impianto di una pensilina sul primo marciapiedi intermedio (in corso).
Taranto	Lavori per servizio cumulativo ferrovie sud-est (ultimati).
Bari Centrale	Magazzino viveri compartimentale (ultimato).
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA.	
Reggio Calabria	Sistemazione dei binari a destra e sinistra del torrente Calopinace per utilizzare il nuovo ponte a piattabanda nella stazione di Reggio Calabria Centrale (in corso).
Villa S. Giovanni	Sistemazione impianti in servizio della invasatura delle navi traghetto (ultimato).
Id.	Sistemazione del binario del molo (ultimato).
COMPARTIMENTO DI PALERMO.	
Mazzara del Vallo	Allacciamento della stazione di Mazzara col Porto (ultimato).
Ragusa	Impianto scalo merci a piccola velocità (seconda fase di lavori) (ultimato).
Messina	Impianto merci per le operazioni di selezionamento dei carri derrate diretti al continente (ultimati).
Vittoria	Ampliamento e sistemazione del fabbricato viaggiatori (ultimato).
DELEGAZIONE DI CAGLIARI.	
S. Gavino	Piazzale per carico e scarico diretto (in corso).
Iglesias	Impianto di un nuovo scalo merci a piccola velocità nella stazione di Iglesias sulla linea Decimo-Iglesias (ultimato).

Elenco dei lavori per la sistemazione dei magazzini, depositi, officine, ecc.
(Vedere Relazione a pag. 69, Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI TORINO.	
Torino	Impianto macchine elettriche automatiche per la saldatura tubi bollitori di ferro e impianti torni rapidi per sale montate da locomotive e veicoli.
Novara	Ultimato l'impianto per l'utilizzazione di 12 luci del cavalcavia di Porta Milano come magazzini, spogliatoi, refettori del deposito locomotive.
Id.	Ultimata la sostituzione del padiglione in legno del tornio ruote con altro in muratura del deposito locomotive.
Asti	Ultimati impianti per la spolveratura meccanica degli addoppi delle carrozze.
Mortara	Id.
Savona L.	Ultimata la sistemazione macchinari impianti vari, lavabi e spogliatoi del deposito locomotive.
Torino	In corso la sistemazione generale delle coperture e dei lavabi adibiti alla riparazione dei locomotori e dei relativi motori di trazione nelle officine del materiale rotabile.
Alessandria	In corso l'impianto del deposito combustibili.
COMPARTIMENTO DI MILANO.	
Stazione di Voghera	Ultimato l'impianto nelle officine materiale mobile di una tettoia a struttura metallica resasi disponibile con la chiusura all'esercizio delle Officine di Lucca.
Milano Smistamento.....	Impianto distribuzione meccanica della sabbia.
COMPARTIMENTO DI VENEZIA.	
Verona P. V.	Ultimati i lavori per la riparazione di tetti delle officine di Verona.
Id.	In corso la sistemazione dei capannoni della piccola velocità di Verona P. Vescovo ad uso del magazzino approvvigionamenti e del deposito locomotive.
Id.	Impianto macchine elettriche automatiche per saldare tubi bollitori di ferro.
Venezia M.	Sistemazione dei servizi accessori nel deposito locomotive di Venezia Marittima.
Venezia Mestre.....	Impianto di una nuova squadra rialzo (1° gruppo).
COMPARTIMENTO DI GENOVA.	
Novi C.	Ultimati i nuovi impianti per la spolveratura meccanica degli addoppi delle carrozze.
Ventimiglia	Ultimata la costruzione di un fabbricato ad uso squadra rialzo.
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA.	
Ravenna	Ultimati i nuovi impianti per la spolveratura meccanica degli addoppi delle carrozze.
Bologna	Ultimato l'ampliamento e la sistemazione del magazzino approvvigionamenti del Ravone.
Rimini	Impianti di macchine elettriche automatiche per saldare tubi bollitori di ferro e impianti torni rapidi per sale montate da locomotive.
Id.	Ultimata sistemazione di alcuni binari di allacciamento per depositi e stazioni.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI FIRENZE.	
Firenze S. M. N.	In corso l'impianto di una nuova squadra rialzo in dipendenza della costruzione della nuova stazione.
Lucca	Ultimata la sistemazione di binari per costituire un parco locomotive e per lavaggio vetture nelle ex officine.
Livorno S. Marco	In corso la sistemazione binari carri riparandi della squadra rialzo.
Viareggio	Ultimati i nuovi impianti per la spolveratura meccanica degli addoppi delle carrozze.
La Spezia C.	In corso la sistemazione fabbricato e tettoia della squadra rialzo.
COMPARTIMENTO DI ANCONA.	
Fabriano	Ultimati i nuovi impianti per la spolveratura meccanica degli addoppi delle carrozze.
S. Benedetto del Tronto	Ultimata la ricostruzione della copertura nella rimessa locomotive.
Foligno	Impianto macchine elettriche automatiche per saldare tubi bollitori di ferro.
COMPARTIMENTO DI ROMA.	
Roma Termini	Ultimato il prolungamento della rimessa dei treni reali presso il tempio di Minerva Medica.
Viterbo P. F.	In corso la sistemazione degli impianti di trazione.
Sulmona	In corso la sistemazione degli impianti di stazione in conseguenza dell'elettrificazione della linea Avezzano-Pescara: costruzione di un nuovo deposito trazione elettrica e trazione a vapore, annesse officine e fabbricati minori.
COMPARTIMENTO DI NAPOLI.	
Napoli	Ultimata costruzione fabbricato sabbia.
Id.	In corso lavori per impianto caricamento sabbia.
Campobasso	Ultimati i nuovi impianti per la spolveratura meccanica degli addoppi delle carrozze.
COMPARTIMENTO DI BARI.	
Bari C.	In corso l'ampliamento di un capannone nella squadra rialzo.
Taranto	In corso la costruzione di un refettorio presso le officine.
Id.	Impianto macchine elettriche automatiche per saldare tubi bollitori in ferro e di un carrello trasbordatore elettrico.
Foggia	Impianto per la grassatura.
COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA.	
Reggio Calabria.....	Ultimati i lavori di armamento relativi alla nuova squadra di rialzo di Reggio Calabria.
Paola	In corso la ricostruzione con struttura in ferro e cemento armato dell'attuale rimessa in legno del deposito locomotive di Paola.
Id.	Ultimata la sistemazione del refettorio del personale.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI PALERMO.	
Caltanissetta	Ultimata la costruzione di un fabbricato e di un cesso isolato presso il deposito locomotive di Caltanissetta C.
Palermo C.	Ultimata la sistemazione dei locali nella squadra rialzo.
Messina	Ultimato l'impianto di scaffalature e di binario Decauville nel magazzino approvvigionamenti.
Messina e Villa S. Giovanni	Ultimati i rafforzamenti del cuscino elastico della terza invasatura per navi traghetto a Messina e della prima a Villa S. Giovanni.
Villa S. Giovanni	In corso la trasformazione della seconda invasatura, per navi traghetto, la ricostruzione di un fabbricato mareografico e il prolungamento del molo foraneo.
Porto Empedocle	Ultimati i nuovi impianti per la spolveratura meccanica degli addobbi delle carrozze.
DELEGAZIONE DI CAGLIARI.	
Iglesias	In corso la sistemazione dei locali della ex rimessa locomotive per essere adibita a ricovero T. R. e ad altri usi.
Sassari	Ultimato l'impianto della cabina di trasformazione.

Elenco dei nuovi impianti per servizio acqua, estinzione incendi, platee di lavaggio, riscaldamento, ecc., ultimati od in corso di esecuzione al 30 giugno 1933.

(Vedere Relazione a pag. 69, Capo IV).

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
a) SERVIZIO DI ACQUA.	
Vigevano	Ultimata la sistemazione dell'impianto di pompatura per il rifornitore.
Alessandria	In corso l'impianto di 2 rifornitori in cemento armato da mc. 200 e di un depuratore a zeroliti.
Borgomanero	Ultimato l'impianto di pompatura nel rifornitore.
Aosta	Ultimata la costruzione di un pozzo e relativo impianto di pompatura per il rifornitore.
Como S. Giovanni.....	In corso l'impianto della condotta per alimentare gli impianti idraulici di stazione con acque delle sorgive della galleria del Monte Olimpino.
Rho	In corso l'impianto di nuove condotte d'acqua e di colonne idrauliche.
Lambrate	Ultimato l'impianto di tre colonne idrauliche e di sette idranti nella stazione viaggiatori.
Chivasso	Ultimato l'impianto di pompatura al parco.
Milano Smistamento	Ultimato l'impianto di pompatura al lavaggio carri.
Usmate	Ultimato l'impianto di sollevamento dell'acqua negli alloggi.
Venezia Mare	Ultimati gli impianti per acqua potabile in dipendenza del trasporto della piccola velocità da Venezia S. Lucia a Venezia Mare.
Malles	Ultimato l'impianto di un rifornitore da mc. 60 a di 2 colonne idrauliche.
Maia Bassa (Scalo)	Ultimato l'impianto di un rifornitore da mc. 60 e la costruzione di un pozzo con edificio di pompatura.
Merano	In corso la costruzione di un rifornitore in cemento armato da mc. 50 e l'impianto di 2 colonne idrauliche.
Tel	In corso la costruzione di un rifornitore in cemento armato di mc. 50, l'impianto di 2 colonne idrauliche, la costruzione di un pozzo tubolare e la sistemazione dell'impianto di pompatura.
Laces	In corso la costruzione di un rifornitore in cemento armato da mc. 50, l'impianto di due colonne idrauliche, la costruzione dell'edificio di pompatura e l'impianto del relativo macchinario.
Ravenna	Ultimato l'impianto del servizio acqua negli alloggi.
Legnago	Ultimata la costruzione di un pozzo tubolare da mm. 300 e sistemato l'impianto di pompatura.
Brescia.....	Ultimato l'impianto di pompatura nel nuovo Scalo Merci.
Cervia	In corso l'impianto del nuovo pozzo tubolare a servizio degli impianti e alloggi della stazione.
S. Giovanni Persiceto	Ultimato l'impianto di un pozzo tubolare e l'impianto di pompatura per il rifornitore e per gli usi potabili.
Firenze P. P.....	Ultimato l'impianto completo di pompatura di acqua dal sottosuolo e conseguente sistemazione della rete idrica nelle officine.
Firenze C. M.	Ultimato l'impianto completo di pompatura d'acqua dal sottosuolo e conseguente sistemazione delle condotte di distribuzione.
Firenze	In corso l'impianto del servizio acqua nella stazione provvisoria a Santa Maria Novella.
Ponte Moriano	Ultimato un pozzo e l'impianto di pompatura per gli usi potabili.
Castiglioncello	Ultimato l'impianto di pompatura acqua negli alloggi.
Pontremoli	Ultimata la sistemazione degli impianti per il servizio d'acqua in dipendenza dell'ampliamento della stazione.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
Segue: a) SERVIZIO DI ACQUA.	
Grosseto	Ultimato l'allacciamento del rifornitore dell'acqua naturale con quello dell'acqua depurata.
Fornovo	In corso la sistemazione degli impianti per servizio acqua e l'impianto di nuove colonne idrauliche nel deposito locomotive.
S. Giovanni Valdarno	In corso la costruzione dei nuovi impianti per il servizio acqua da pozzi.
Vasto	Ultimata la sistemazione di un tratto di condotta per l'alimentazione del rifornitore, mediante il ricambio di ml. 1200 di tubi.
Civitavecchia	Ultimata la costruzione dell'acquedotto dalle sorgenti di Manziana per la stazione di Civitavecchia e per la tratta S. Severa-Civitavecchia (lunghezza complessiva km. 45 circa).
Cocullo.....	Ultimata la raccolta delle acque di stillicidio della galleria Carrito per il rifornimento idrico della stazione e del fabbricato viaggiatori.
Bari	In corso lo spostamento, in stazione, lungo il confine ferroviario, della condotta Ofantino-Bari.
Reggio Calabria	Ultimata la costruzione di un acquedotto a battente naturale, con presa subalvea dal torrente S. Agata, in servizio del rifornitore della stazione e dei fabbricati dell'amministrazione nei rioni: Calopinace, Sbarre, Garibaldi e S. Giorgio.
Caltanissetta C. e Xirbi	Ultimata la sistemazione della condotta di derivazione dell'acqua per l'alimentazione dei vari fabbricati delle due stazioni.
Casa Cantoniera Vievola - Beaulard - Mombaldone - Torino S. P. - Magenta - Casa Cantoniera Codogno - Mantova - Calolzio - Casa Cantoniera Trieste C. Postumia - Trieste C. D. L. - Zoagli - Riva Trigoso - Deiva - Moneglia - Framura - Sant'Arcangelo R. - Monselice - Livorno C. - Porto Civitanova - Capranica - Fara Sabina - Monterotondo - Gallese - Castel S. Giorgio - Fratte - Battipaglia - Eboli - Pontecagnano - Airole - Bologna - Perugia - Castelnuovo Vallo - Salerno - Apricena - Canicatti	Ultimati od in corso di esecuzione gli impianti per il servizio acqua potabile.
Chivasso - Aosta - Vigevano - Rho - Milano Smistamento - Usmate - Brescia - Tel - Laces - Romagnano - Nizza Monferrato - Carmagnola - Stradella - Castel S. Giovanni - S. Giuseppe di Cairo - Acqui - Calcio - Cervignano - Pisa P. N. - S. Giovanni Persiceto - Ponte Moriano - Castiglione - S. Giovanni V. - Fara Sabina - Monterotondo - Gallese, ecc.	Ultimati o in corso di esecuzione gli impianti meccanici di pompatura.
Chivasso - Aosta - Maia Bassa - Le gnago - Cervia, ecc.	Ultimata o in corso la costruzione di nuovi pozzi od approfondimento di esistenti.
Apricena	Ultimata la derivazione d'acqua dall'acquedotto pugliese.
b) ESTINZIONE INCENDI.	
Torino S. P.	Ultimati gli impianti per estinzione incendi.
Magenta	Ultimato l'impianto di idranti per estinzione incendi.
Venezia Mare	Ultimati gli impianti per estinzione incendi in dipendenza del trasporto della piccola velocità da Venezia S. L. a Venezia Mare.
Trento	Ultimato l'impianto di estintori nella S. R.
Pisa P. N.	Ultimato l'impianto di pompatura per estinzione incendi nella rimessa del treno Reale.

LOCALITÀ	DESCRIZIONE DEI LAVORI
c) PLATEE DI LAVAGGIO CARRI, RIFORNIMENTO E PULIZIA CARROZZE, IMPIANTI IGIENICI E SANITARI, ECC.	
Chivasso Parco	Ultimato l'impianto del servizio acqua per il lavaggio carri.
Torino S. P.	Ultimati gli impianti sanitari.
Gaggiano	Ultimata la costruzione di una fossa per immondizie.
Venezia Mare	Ultimato l'impianto di idranti per il rifornimento delle carrozze dei treni popolari.
Merano	Ultimato l'impianto di idranti e prese di corrente per il rifornimento e pulizia carrozze.
Monselice	Ultimato l'impianto dell'acqua nelle latrine del fabbricato viaggiatori.
Lucca	Ultimato l'impianto di idranti per il lavaggio vetture nell'ex officine veicoli.
Livorno Centrale	In corso la sistemazione del servizio acqua per la pulizia delle carrozze.
Roma Tuscolana	Ultimato l'impianto di condotte per il lavaggio e il rifornimento delle carrozze.
d) RISCALDAMENTO	
Bolzano	Ultimato l'impianto del riscaldamento con scandiglie elettriche nella rimessa deposito locomotive T. E.
Mestre	Ultimato l'impianto di riscaldamento in alcuni locali del deposito locomotive.
Torino S. Paolo	Ultimato l'impianto di riscaldamento allo scalo militare.
Milano	Ultimato l'impianto di riscaldamento nelle case economiche per i ferrovieri.
Bologna	Ultimato l'impianto del riscaldamento nell'ala est del fabbricato viaggiatori.
Firenze	In corso l'impianto del riscaldamento nella stazione provvisoria a Santa Maria Novella.
Napoli e Palermo	Ultimato l'impianto del riscaldamento nei palazzi compartimentali.

ALLEGATO N. 25. — CONSISTENZA DEL PARCO DELLE FERROVIE DELLO STATO AL 30 GIUGNO 1933.

- » » 26. — SITUAZIONE DEL PARCO DELLE FERROVIE DELLO STATO A SCARTAMENTO NORMALE AL 30 GIUGNO 1933.
- » » 27. — DATI TECNICI GENERALI RELATIVI ALLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE A SCARTAMENTO NORMALE ED AI LORO APPARECCHI SPECIALI. CONFRONTO DELLE SITUAZIONI AL 30 GIUGNO 1905, AL 30 GIUGNO 1932 E AL 30 GIUGNO 1933.
- » » 28. — DATI TECNICI GENERALI RELATIVI ALLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE A SCARTAMENTO NORMALE ED AI LORO APPARECCHI SPECIALI AL 30 GIUGNO 1932 ED AL 30 GIUGNO 1933.
- » » 29. — COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE.
- » » 30. — COSTRUZIONE DI VEICOLI.
- » » 31. — MATERIALE A SCARTAMENTO NORMALE ATTO AL SERVIZIO E FUORI SERVIZIO AL 30 GIUGNO 1932 E AL 30 GIUGNO 1933.
- » » 32. — LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI RIPARATE NELLE OFFICINE E NEI DEPOSITI DELLE FERROVIE DELLO STATO E NELLE OFFICINE PRIVATE.
- » » 33. — VEICOLI RIPARATI NELLE OFFICINE E NELLE SQUADRE RIALZO DELLE FERROVIE DELLO STATO E NELLE OFFICINE PRIVATE.
- » » 34. — CONSUMO DI COMBUSTIBILI, MATERIE D'UNGIMENTO E D'ILLUMINAZIONE PER LOCOMOTIVE A VAPORE A SCARTAMENTO NORMALE E RELATIVA SPESA. ESERCIZIO 1932-33.
- » » 35. — CONSUMO DI MATERIE DI UNGIMENTO E DI ILLUMINAZIONE PER LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI ELETTRICHE E RELATIVA SPESA. ESERCIZIO 1932-33.
- » » 36. — CONSUMO DI COMBUSTIBILI, MATERIE D'UNGIMENTO E D'ILLUMINAZIONE PER LOCOMOTIVE A VAPORE A SCARTAMENTO RIDOTTO E RELATIVA SPESA. ESERCIZIO 1932-33.

Consistenza del parco delle Ferrovie dello Stato al 30 giugno 1933.

(Vedere Relazione a pag. 90, Capo V).

LOCOMOTORI									
SPECIFICAZIONE	Quantità in servizio al 30 giugno 1932	ENTRATI	USCITI	Quantità in servizio al 30 giugno 1933	IN COSTRUZIONE				
		in servizio durante l'esercizio 1932-33	di servizio		Rimanenza al 30 giugno 1932	Ordinati nell'esercizio 1932-33	Consegnati	Rimanenza al 30 giugno 1933	
MATERIALE F. S.									
<i>A scartamento normale.</i>									
Locomotive a vapore.....	4.775	—	194	4.581	—	—	—	—	
Automotrici a vapore.....	3	—	—	3	—	—	—	—	
Locomotive elettriche.....	873	24	—	897	24	73	24	73	
Automotrici elettriche.....	56	—	2	54	—	2	—	2	
Automotrici con motore a scoppio.....	5	—	—	5	—	—	—	—	
Automotrici con motore Diesel elettrico.....	2	—	—	2	—	—	—	—	
Locomotive di manovra a nafta.....	2	—	—	2	—	—	—	—	
Gru automobile a benzina.....	1	—	—	1	—	—	—	—	
Autovetture.....	2	—	—	8	6	70	6	70	
<i>A scartamento ridotto.</i>									
Locomotive a vapore } per la Sicilia.....	114	—	—	114	—	—	—	—	
Automotrici con motore Diesel elettrico.....	6	—	—	6	—	—	—	—	
	2	(1) 1	—	3	—	—	—	—	
MATERIALE EX AUSTRIACO.									
<i>A scartamento normale.</i>									
Locomotive a vapore.....	508	—	5	503	—	—	—	—	
Automotrici elettriche.....	2	—	—	2	—	—	—	—	
<i>A scartamento ridotto.</i>									
Locomotive a vapore.....	27	—	1	26	—	—	—	—	
Automotrici elettriche (a corrente continua).....	14	—	—	14	—	—	—	—	
VEICOLI									
SPECIFICAZIONE DEL MATERIALE	Quantità in servizio al 30 giugno 1932	ENTRATI IN SERVIZIO				USCITI DI SERVIZIO			Quantità in servizio al 30 giugno 1933
		pro- venienti dalla guerra	per nuove co- struzioni	forniti dalle Officine F.S.	per variazioni giri inven- tariati, ecc.	per alienazioni materiale F. S.	provenienti dalla guerra	per varia- zioni giri inven- tariati, ecc.	
<i>A scartamento normale.</i>									
Carrozze.....	a 2 sale	1.251	—	—	9	124	75	9	(2) 1.052
	a 3 »	500	—	—	157	16	4	207	520
	a 4 »	6.245	—	273	611	27	2	626	6.474
	TOTALE...	8.098	—	273	—	782	167	81	842
Postali.....	a 2 sale	86	—	—	269	1	—	—	354
	a 3 »	5	—	—	56	—	—	—	61
	a 4 »	64	—	—	55	—	—	—	119
	TOTALE...	155	—	—	—	380	1	—	—
Bagagliai.....	a 2 sale	3.608	—	131	2	48	22	2	3.608
	a 3 »	15	—	—	—	5	2	—	8
	a 4 »	448	—	—	1	—	—	2	447
	TOTALE...	4.085	—	131	—	3	53	24	4
Carri.....	a 2 sale	141.445	2	—	4.018	4.189	1.344	5.826	131.106
	a 3 »	34	—	—	—	1	—	—	33
	a 4 »	1.890	—	—	15	4	6	—	1.896
	TOTALE...	143.375	2	—	4.033	4.194	1.350	5.826	133.029
Carri.....	a 2 »	2.859	—	—	1.981	178	9	132	4.551
	a 3 »	219	—	—	—	4	2	9	204
	a 4 »	78	—	—	—	15	—	3	60
	TOTALE...	3.156	—	—	1.981	197	11	143	4.755
TOTALE GENERALE...	158.863	2	404	1	(3) 7.170	4.612	1.466	(2) 6.786	153.585
<i>A scartamento ridotto.</i>									
Carrozze.....	194	—	—	—	—	—	—	—	194
Bagagliai.....	39	—	—	—	—	—	—	—	36
Carri.....	910	—	—	—	3	—	1	—	912
TOTALE...	1.143	—	—	—	3	—	1	3	1.142

(1) Costruita effettivamente nel 1927 dalle Off. F.S. e presa in carico nel presente esercizio. — (2) Compresi 2 rimorchi per Autovetture. — (3) La differenza fra queste due cifre è data da N. 280 carrozze postali cedute dalle RR.PP. alle F.S.; da 1 carrozza e 2 carri ripresi in carico nel corrente esercizio; da 13 tendoni di locomotive demolite trasformati in carri serbatoio e da N. 6 carri F ridotti a 3 carri accoppiati.

TIPO DEI VEICOLI	QUANTITÀ DEI VEICOLI AL 30 GIUGNO 1933			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	(1) 78	3	81	—	81	4	1	76	315
	di 1ª classe	215	9	224	—	224	3	12	209	878
	» 2ª »	1.655	145	1.800	—	1.800	65	256	1.479	6.814
	» 3ª »	3.979	249	4.228	—	4.228	764	33	3.431	15.351
	miste	1.617	35	1.652	—	1.652	155	218	1.279	6.089
	cellulari	1	60	61	—	61	61	—	—	122
TOTALE carrozze...	7.545	501	8.046	—	8.046	1.052	520	6.474	29.560	
Postali	509	25	534	—	534	354	61	119	1.367	
Bagagliai	4.138	—	4.138	14	4.124	3.682	8	448	9.180	
Carri	serie E	11.613	9.636	21.279	2	21.277	21.279	—	—	42.558
	» F	17.923	14.067	31.990	16	31.974	31.958	—	32	64.044
	» G	3.488	3.399	6.887	22	6.865	6.887	—	—	13.774
	» H	2.945	2.098	5.043	10	5.033	5.043	—	—	10.089
carri scoperti	31.373	41.867	73.240	2.746	70.494	71.300	27	(8) 1.912	150.348	
» serbatoio	1.299	332	1.631	1.239	392	1.492	137	2	3.493	
TOTALE carri...	68.671	71.399	140.070	4.035	136.035	137.959	165	1.946	284.211	
Veicoli speciali	Carrozze	17	—	17	17	—	7	5	5	49
	Carri coperti	406	4	410	410	—	409	—	1	821
	» scoperti	10	233	243	243	—	211	24	8	527
	» serbatoio	1	3	4	4	—	2	2	—	13
	» gru	—	123	123	123	—	76	46	1	296
TOTALE veicoli speciali...	434	363	797	797	—	705	77	15	1.703	
TOTALE GENERALE...	81.297	72.288	153.585	4.846	148.739	143.752	831	9.002	326.021	

(1) Compresi 2 rimorchi per autovetture. — (2) Più 2 carrozze con riscaldamento elettrico. — (3) Più 70 carrozze con riscaldamento elettrico. — (4) Compresi 2 carrozze con freno presi 6 carri a 6 sale e 1 a 5 sale. — (5) N. 58 carri hanno il solo freno Drolshamer. — (6) N. 27 carri scuderia non hanno corrispondente portata.

scartamento normale al 30 giugno 1933.

2 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 pel freno a vuoto	sola condotta pel freno a vuoto	illumina- zione elettrica		
79	—	79	—	71	4	81	—	—
224	—	223	1	1	1	223	9.113	—
(2) 1.796	2	1.774	21	31	—	1.792	99.326	—
(3) 4.103	42	(4) 4.070	131	185	3	4.169	300.321	—
(5) 1.588	4	1.632	10	114	2	1.644	87.952	—
61	—	60	1	1	—	61	—	—
7.851	48	7.838	164	403	10	7.970	496.712	—
527	5	517	9	17	2	534	—	—
(6) 3.183	8	3.212	797	87	8	3.365	—	—
—	4.341	(7) 8.916	11.690	450	848	1	—	389.700
101	1.277	9.478	6.792	45	275	1.407	—	538.550
15	1.108	2.714	1.036	6	39	—	—	(10) 110.248
—	2.583	3.618	1.248	572	209	2	—	76.350
—	—	(9) 440	749	—	—	—	—	1.460.290
—	—	52	155	—	—	—	—	24.008
116	9.309	25.218	21.670	1.073	1.371	1.410	—	2.599.146
17	—	16	1	2	2	17	—	—
3	364	316	50	8	1	200	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	364	332	53	10	3	217	—	—
11.697	9.734	37.117	22.693	1.590	1.394	13.496	496.712	2.599.146

trico. — (5) Più 54 carrozze con riscaldamento elettrico. — (6) Più 6 bagagliai con riscaldamento elettrico. — (7) Compresi N. 40 carri aventi anche il freno Drolahamer.—(8) Com-

Dati tecnici generali relativi alle locomotive ed automotrici a vapore a scartamento normale F.S. ed ai loro apparecchi speciali

Confronto delle situazioni al 30 giugno 1905, al 30 giugno 1932 e al 30 giugno 1933.

(Vedere Relazione a pag. 91 e seguenti, Capo V).

DATI TECNICI	Situazione al 30 giugno 1905	Situazione al 30 giugno 1932	Variazioni % al 30 giugno 1932 rispetto al 30 giugno 1905	Situazione al 30 giugno 1933	Variazioni % al 30 giugno 1933 rispetto	
					al 30 giugno 1932	al 30 giugno 1905
Quantità di locomotive ed automotrici a vapore in dotazione	3.079	5.285	+ 71,6	5.008	- 3,7	+ 65,1
Quantità di tender	2.601	3.804	+ 43,6	3.723	- 3,5	+ 38,6
Sale di macchine e automotrici	8.622	18.293	+ 111,8	17.629	- 3,5	+ 104,4
} motrici e accoppiate	1.882	4.129	+ 119,4	4.076	- 1,3	+ 116,5
} portanti	10.504	22.392	+ 115,2	21.705	- 3,1	+ 106,6
} totale	7.342	12.666	+ 72,5	12.275	- 3,1	+ 67,1
Sale di tender	17.846	35.058	+ 96,4	33.880	- 3,1	+ 94,3
Sale di locomotive (macchine e tender)	2,80	3,47	+ 23,9	3,46	- 0,3	+ 23,5
Quantità media di sale per locomotiva	3,41	4,23	+ 24,0	4,26	+ 0,7	+ 25,0
} motrici, accoppiate e portanti di macchine	5,80	6,63	+ 14,3	6,68	+ 0,6	+ 15,1
} di macchine e tender	2,73	3,27	+ 19,8	3,29	+ 0,6	+ 20,6
Quantità media di sale per tender	3.042	4.537	+ 49,1	4.338	- 4,3	+ 42,6
Quantità di locomotive	6	-	+ 100	-	-	+ 100
} a due cilindri	31	748	+ 2.312,7	748	-	+ 2.312,7
} a tre cilindri	1,0%	14,1%	+ 1.315,0	14,7%	+ 0,2	+ 1.370,0
Proporzione di locomotive a quattro cilindri sul totale	6.226	12.066	+ 95,8	11.688	- 3,3	+ 87,4
Numero totale dei cilindri di locomotiva	2,02	2,28	+ 12,9	2,29	+ 0,2	+ 13,3
Quantità media di cilindri per locomotiva	305	1.310	+ 329,0	1.261	- 3,7	+ 313,4
Locomotive a doppia espansione	9,9%	24,8%	+ 150,3	24,7%	- 0,4	+ 149,5
} quantità	2.690	-	-	2.706	+ 0,3	-
} proporzione sul totale	0 %	51,0%	-	53,2%	+ 4,3	-
Locomotive a vapore surriscaldato	-	304	-	289	- 1,6	-
} quantità (1)	0 %	5,7%	-	5,8%	+ 1,7	-
} proporzione sul totale	266	1.873	+ 604,1	1.843	- 1,6	+ 592,8
Locomotive a doppia espansione ed a vapore	8,6%	35,4%	+ 303,5	36,2%	+ 2,2	+ 320,9
surriscaldato	539	325	- 59,7	302	- 7,0	- 43,9
} solo automatico	617	4.224	+ 584,6	4.088	- 3,0	+ 564,1
} automatico e moderabile	1.156	4.549	+ 293,5	4.400	- 2,2	+ 280,6
} complessivamente	37,5%	86,1%	+ 129,5	86,5%	+ 0,4	+ 130,6
Proporzione di locomotive con freno Westinghouse	3.079	4.955	+ 60,9	4.752	- 3,8	+ 54,6
} sul totale	100%	93,7%	+ 6,2	93,9%	+ 0,3	+ 7,0
Locomotive con distribuzione a settore	-	330	-	334	+ 1,2	-
} quantità	0 %	6,2%	-	6,5%	+ 0,4	-
} proporzione sul totale	-	406	-	436	+ 7,3	-
Locomotive con distribuzione a valvole	0%	7,6%	-	8,5%	+ 11,8	-
} quantità	957	4.069	+ 419,2	4.847	+ 2,4	+ 406,4
} proporzione sul totale	31,1%	94,0%	+ 202,3	95,3%	+ 1,5	+ 206,4
Locomotive con apparecchio di preriscaldamento	488	1.986	+ 307,0	2.000	+ 0,7	+ 309,8
dell'acqua di alimentazione	15,7%	37,6%	+ 139,3	39,3%	+ 4,8	+ 150,3
} quantità	820	-	-	912	+ 11,2	-
} proporzione sul totale	0 %	15,5%	-	17,9%	+ 15,6	-
Locomotive con riscaldamento a vapore	341	4.025	+ 1.080,0	3.994	- 0,8	+ 1.074,1
} quantità	11,1%	76,2%	+ 586,2	78,5%	+ 3,0	+ 607,2
} proporzione sul totale	5.824	13.250	+ 127,6	12.875	- 2,8	+ 119,3
Superficie totale di griglia delle locomotive	1,88	2,50	+ 32,5	2,53	+ 1,5	+ 55,6
} media per locomotiva (G)	356,467	334.394	+ 6,2	307.581	- 8,0	+ 13,4
Superficie di riscaldamento in contatto coi gas	-	417.048	-	418.682	+ 0,2	-
} caldi, delle locomotive	356,467	752.042	+ 110,9	728.283	- 3,4	+ 103,4
} totale	115,77	129,15	+ 11,5	129,20	+ 0,05	+ 11,7
Superficie media di riscaldamento per locomotiva (S)	-	155,0	-	154,6	- 0,2	-
} a vapore saturo	-	129,248	-	130,021	+ 0,6	-
} a vapore surriscaldato	-	47,93	-	48,00	+ 0,1	-
Superficie media di surriscaldamento per locomotiva (S')	-	3,23	-	3,22	- 0,2	-
Rapporto (S)	-	-	-	-	-	-
Rapporto (S')	-	-	-	-	-	-
Peso a vuoto totale delle macchine	112.767	272.399	+ 141,5	264.651	- 2,8	+ 134,7
} Id. medio per macchina	36,6	51,5	+ 40,8	52,0	+ 0,9	+ 42,1
} Id. totale dei tender	37.007	66.628	+ 80,0	64.681	- 2,9	+ 74,7
} Id. medio per tender	13,7	17,2	+ 25,8	17,5	+ 0,5	+ 26,2
} Id. totale delle locomotive	149.774	339.027	+ 126,3	329.332	- 2,8	+ 119,2
} Id. medio per locomotiva	48,8	64,1	+ 31,4	64,7	+ 0,9	+ 32,5
Peso in servizio, totale delle macchine (2)	128.500	311.183	+ 142,1	302.685	- 2,9	+ 135,1
} Id. medio per macchina (2)	41,8	58,8	+ 40,8	59,3	+ 0,8	+ 41,8
} Id. totale dei tender (2)	81.500	150.875	+ 85,1	148.890	- 2,6	+ 80,2
} Id. medio per tender (2)	30,0	39,0	+ 30,1	39,3	+ 0,7	+ 31,0
} Id. totale delle locomotive (2)	210.000	462.058	+ 120,0	448.975	- 2,8	+ 113,8
} Id. medio per locomotiva (2)	68,2	87,4	+ 28,1	88,2	+ 0,9	+ 29,5
Peso aderente in servizio, totale delle locomotive	108.134	266.951	+ 146,8	258.317	- 3,2	+ 138,8
} Id. medio per locomotiva	35,1	50,5	+ 43,6	50,7	+ 0,4	+ 44,4
Potenza complessiva delle locomotive (3)	1.466.714	4.440.560	+ 202,7	4.340.070	- 2,2	+ 195,9
} Id. media per locomotiva (3)	476	832,6	+ 74,9	853,3	+ 2,4	+ 79,2
} Id. massima per locomotiva (3)	950	1.750	+ 84,0	1.750	-	+ 84,0
Peso in servizio medio per HP. (4)	87,60	70,0	- 20,0	69,6	- 0,5	- 20,5

- (1) Già compresa fra le locomotive a doppia espansione e fra quelle a vapore surriscaldato.
(2) Con le scorte al completo.
(3) In condizioni di lavoro normale continuato.
(4) Delle sole macchine, esclusi i tender.

**Dati tecnici generali relativi alle locomotive
ed automotrici elettriche a scartamento normale ed ai loro apparecchi speciali
al 30 giugno 1932 ed al 30 giugno 1933.**

(Vedere Relazione a pag. 91 e seguenti, Capo V).

DATI TECNICI		Situazione al 30 giugno 1933	Situazione al 30 giugno 1932	Variazioni % al 30 giugno 1933 rispetto al 30 giugno 1932
Quantità di locomotive ed automotrici in dotazione		951	929	+ 2,31
Locomotive ed automotrici a corrente continua (tensione 650 volt)...		83	85	— 2,40
Locomotive a corrente continua (tensione 3000 volt)		114	90	+ 21,05
Locomotive per manovre ad accumulatori		1	1	—
Locomotive trifasi a bassa frequenza (tensione 3600 volt)		728	728	—
Locomotive trifasi a frequenza industriale (tensione 10.000 volt).....		25	25	—
Assi di locomotive ed automotrici	motori ed accoppiati	4.433	4.325	+ 2,43
	portanti	534	496	+ 7,11
	TOTALE.....	4.967	4.821	+ 2,96
Quantità media assi per locomotive ed automotrici	motori ed accoppiati	4,66	4,65	+ 0,21
	portanti	0,56	0,53	+ 5,35
	TOTALE.....	5,22	5,18	+ 0,76
Quantità di locomotive ed automotrici	a due motori	791	792	— 0,12
	a quattro motori	44	45	— 2,27
	a sei motori	116	92	+ 20,69
Numero totale dei motori di trazione per locomotive ed automotrici		2.454	2.316	+ 5,62
Numero dei motori di trazione di scorta.....		132	122	+ 7,57
Locomotive ed automotrici con freno Westinghouse.....		951	929	+ 2,31
Locomotive ed automotrici con tachimetro.....		304	280	+ 7,89
Locomotive ed automotrici con lanciasabbia ad aria compressa.....		929	907	+ 2,36
Peso totale locomotive ed automotrici..... Tonn.		72.577	70.235	+ 3,22
Peso medio locomotive ed automotrici..... Tonn.		76,3	75,6	+ 0,9
Potenza oraria complessiva ai motori delle locomotive ed automotrici..... Kw.		1.648.710	1.606.170	+ 2,58
Potenza oraria media ai motori..... Kw.		1.733	1.730	+ 0,17
Potenza massima unitaria		2.200	2.200	—

Costruzione di locomotive.
(Vedere Relazione a pag. 93, Capo V).

DITTE	ORDINAZIONI			Quantità in rimanenza al 30 giugno 1932	Data di consegna contrattuale dell'ultimo rotabile	UNITÀ	
	Data	Quantità	Gruppo			Consegnate nell'esercizio 1932-33	in rimanenza al 30 giugno 1933
Ordinazioni							
<i>Locomotive Elettriche.</i>							
Officine di Savigliano - Torino.....	16- I-1933	10	E. 626	—	31-12-1934	—	10
Officine Meccaniche - Milano	29- I-1930	15	E. 626	3	31- 8-1932	3	—
Soc. It. Ernesto Breda - Milano.....	27- I-1933	20	E. 626	—	31-12-1934	—	20
Id. Id. - Id.	27- I-1933	8	E. 428	—	31-12-1934	—	8
Id. Id. - Id.	22-10-1930	10	E. 326	10	31-12-1932	10	—
Soc. An. Ercole Marelli - Milano	27- I-1933	10	E. 626	—	31-12-1934	—	10
Tecnomasio It. Brown Boveri - Milano	29- I-1930	15	E. 626	1	31- 8-1932	1	—
Id. Id. - Id.....	20- I-1933	10	E. 626	—	31-12-1934	—	10
Soc. An. Ansaldo - Genova Cornigliano	29- I-1930	15	E. 626	10	31-12-1932	10	—
Id. Id. - Id.....	25- I-1933	15	E. 626	—	31-12-1934	—	15
TOTALI...		128		24		24	73
<i>Automotrici Elettriche.</i>							
Compagnia Generale Elettricità - Milano....	19- 6-1933	2	ECD ₁₂	—	31- I-1934	—	2
Società Italiana Ernesto Breda - Milano....							
TOTALI...		2		—		—	2
<i>Autovetture.</i>							
Fiat - Torino	24- 2-1932	3	Auto	3	30- 9-1932	3	—
Id. Id.	7- I-1933	70	»	—	31-12-1933	—	70
Soc. It. Ernesto Breda - Milano.....	30- 6-1932	3	»	3	30-11-1932	3	—
TOTALI...		76		6		6	70

2 rimorchi per automotrici sono stati compresi nell'allegato N. 30

Costruzione di veicoli.

(Vedere Relazione a pag. 93, Capo V).

TIPO	QUANTITA' DEI VEICOLI					
	rimasti in costruzione al 30 giugno 1932	ordinati nel 1932-33	TOTALE in costruzione	consegnati al 30 giugno 1933	rimasti in costruzione al 30 giugno 1933	
Ordinazioni all'industria privata						
a scartamento normale	Carrozze salone	2	—	2	2	—
	Carrozze	315	(1) 22	337	271	66
	Bagagliai	131	—	131	131	—
	Carri	—	11	11	—	11
a scartamento ridotto	Carrozze	—	—	—	—	—
	Bagagliai	—	—	—	—	—
	Carri	—	—	—	—	—
TOTALE						
	448	33	481	404	77	
Ordinazioni alle officine F. S.						
Carrozze	—	1	1	—	1	
Bagagliai	—	—	—	—	—	
Carri	—	2	2	1	1	
TOTALE						
	—	3	3	1	2	
TOTALE COMPLESSIVO						
	448	36	484	405	79	
(1) Compresi 2 rimorchi per automotrici elettriche.						

Materiale a scartamento normale atto al servizio e fuori servizio al 30 giugno 1932 ed al 30 giugno 1933.

(Vedere Relazione a pagg. 94, 96 e 104. Capo V).

	al 30 giugno 1933				al 30 giugno 1932			
	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza	locomotive	automotrici	in complesso	% sulla consistenza
A. — Locomotive e automotrici a vapore.								
1) <i>Atte al servizio:</i>								
nei depositi	2.248	2	2.250	44,2	2.256	3	2.259	42,7
T. V. { pel servizio ordinario dei treni	423	—	423	8,3	386	—	386	7,3
T. V. { pel servizio straordinario dei treni	386	—	386	7,5	418	—	418	7,9
T. V. { per manovre	—	—	—	—	—	—	—	—
adibite ai treni cantieri	23	—	23	0,6	25	—	25	0,5
adibite alle manovre d'officina	2	—	2	—	5	—	5	0,1
date a nolo	—	—	—	—	—	—	—	—
in collaudo	—	—	—	—	—	—	—	—
in consegna ad altri servizi	—	—	—	—	—	—	—	—
accantonate	1.546	—	1.546	30,4	1.641	—	1.641	31,0
TOTALE	4.628	2	4.630	90,9	4.731	3	4.734	89,5
2) <i>Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle officine dei depositi	229	—	229	4,6	236	—	236	4,5
in corso di demolizione nelle officine F. S.	16	—	16	0,3	16	—	16	0,3
in riparazione nelle officine F. S.	101	1	102	2,1	135	—	135	2,6
in riparazione nelle officine private	23	—	23	0,5	31	—	31	0,6
in attesa di entrare in riparazione	73	—	73	1,4	108	—	108	2,0
in corso di { nelle officine di Stato	2	—	2	—	—	—	—	—
trasformazione { nelle officine private	12	—	12	0,2	26	—	26	0,5
nei depositi in attesa di essere mandate in officina per trasformazione	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE	456	1	457	9,1	552	—	552	10,5
Consistenza complessiva	5.084	3	5.087	100,0	5.283	3	5.286	100,0
B. — Locomotive e automotrici elettriche.								
1) <i>Atte al servizio:</i>								
nei depositi	376	30	406	42,7	380	21	410	44,1
T. E. { pel servizio ordinario dei treni	145	12	157	16,5	154	5	159	17,1
T. E. { per manovre	5	—	5	0,5	4	—	4	0,4
adibite alle manovre d'officina	1	—	1	0,1	1	—	1	0,1
in collaudo	(1) 4	—	4	0,4	(1) 10	(2) 24	34	3,7
accantonate	249	5	254	26,7	222	—	222	23,9
TOTALE	780	47	827	86,9	780	50	830	89,3
2) <i>Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle officine dei depositi	59	6	65	6,8	66	3	69	7,4
in corso di demolizione nelle officine F. S.	—	—	—	—	—	2	2	0,2
in riparazione nelle officine F. S.	10	1	11	1,2	7	1	8	0,9
in attesa di entrare in riparazione	5	—	5	0,5	2	—	2	0,2
in attesa di trasformazione o modificazione	7	—	7	0,8	7	—	7	0,8
in collaudo	—	—	—	—	(3) 11	—	11	1,2
TOTALE	81	7	88	9,3	93	6	99	10,7
presso le officine delle Ditte in attesa di entrarvi per esecuzione modifiche	(4) 36	—	36	3,8	—	—	—	—
Consistenza complessiva	897	54	951	100,0	873	56	929	100,0
C. — Automotrici con motore a combustione interna.								
1) <i>Atte al servizio:</i>								
nei depositi per servizio ordinario dei treni	—	5	5	71,4	—	5	5	71,4
2) <i>Fuori servizio:</i>								
in riparazione nelle officine dei depositi	—	2	2	28,6	—	2	2	28,6
Consistenza complessiva	—	7	7	100,0	—	7	7	100,0

	al 30 giugno 1933					al 30 giugno 1932				
	carrozze	bagagliai e postali	carri	in complesso	% sulla consistenza	carrozze	bagagliai e postali	carri	in complesso	% sulla consistenza
D. — Veicoli.										
1) <i>Atte al servizio</i>										
2) <i>Fuori servizio:</i>										
per riparazione	399	72	436	907	0,6	370	74	266	710	0,4
ziona { nelle officine F. S.	163	159	1.568	1.890	1,2	248	304	2.040	2.592	1,6
ziona { nelle officine private	152	138	2.897	3.187	2,1	154	107	2.908	3.169	2,0
ziona { nelle squadre rialzo	714	369	4.901	6.984	3,9	772	485	5.214	6.471	4,0
in attesa	26	33	549	608	0,4	13	26	710	749	0,5
invio { alle officine	75	56	2.393	2.624	1,7	64	54	2.794	2.912	1,8
invio { alle squadre rialzo	101	89	2.942	3.132	2,1	77	80	3.504	3.661	2,3
TOTALE DEI VEICOLI FUORI SERVIZIO	815	458	7.843	9.116	6,0	849	565	8.718	10.132	6,3
Consistenza complessiva	7.689	4.516	140.273	152.478	100,0	7.356	4.442	147.882	159.680	100,0

NB. — Sono stati esclusi dalla consistenza e dai veicoli fuori servizio, quelli in attesa di demolizione oppure accantonati perchè di tipo antiquato, e precisamente: 743 carrozze, 180 bagagliai e postali e 6.509 carri per l'esercizio 1931-32 e 372 carrozze, 150 bagagliai e postali e 8.477 carri per l'esercizio 1932-33.
 (1) Locomotive a corrente continua 3000 Volt (in corso di collaudo). — (2) Automotrici a corrente continua 650 Volt (in corso di collaudo). — (3) Locomotive a corrente continua 3000 Volt (4 presso i depositi, 7 presso le ditte). — (4) Locomotive a corrente continua 3000 Volt (20 presso le ditte e 16 presso i depositi).

Locomotive ed automotrici riparate nelle officine e nei depositi delle ferrovie dello Stato e nelle officine private.
(Vedere Relazione a pag. 103 e seguenti, Capo V).

I M P I A N T I	E S E R C I Z I O 1932-33				E S E R C I Z I O 1931-32			
	Quantità di locomotive riparate				Quantità di locomotive riparate			
	per grande riparazione	per media riparazione	per piccola riparazione	in T O T A L E	per grande riparazione	per media riparazione	per piccola riparazione	in T O T A L E
<i>Trazione a vapore.</i>								
Officine delle ferrovie dello Stato.....	562	89	13	664	529	67	9	605
Officine private.....	122 (1)	—	—	122 (1)	208 (2)	—	—	208 (2)
Depositi locomotive.....	—	835	2.036	2.871	—	917	2.030	2.947
IN TOTALE...	684	924	2.049	3.657	737	984	2.039	3.760
	per riparazione generale	per riparazione speciale	in T O T A L E	per riparazione generale	per riparazione speciale	in T O T A L E		
<i>Trazione elettrica.</i>								
Officine delle ferrovie dello Stato.....	123	(3)	123	121 (4)	(3)	121 (4)		
Depositi locomotive.....	158	761	919	165	721	886		
IN TOTALE...	281	761	1.042	286	721	1.007		

(1) Vi sono comprese 34 locomotive trasformate. — (2) Vi sono comprese 104 locomotive trasformate. — (3) In questi quantitativi non sono comprese le riparazioni di giacenza in officina inferiori ai 5 giorni. — (4) Nell'allegato n. 32 alla relazione 1931-32 fu indicato un locomotore in meno perchè la sezione riparazione locomotori delle officine di Torino era ancora nella fase organizzativa.

Veicoli riparati nelle officine e nelle squadre rialzo delle ferrovie dello Stato e nelle officine private.

(Vedere Relazione a pag. 104 e seguenti, Capo V).

	OFFICINE FERROVIE DELLO STATO				OFFICINE PRIVATE				SQUADRE RIALZO				TOTALE GENERALE			
	Grande ripara- zione	Media ripara- zione	Piccola ripara- zione	Totale	Grande ripara- zione	Media ripara- zione	Piccola ripara- zione	Totale	Grande ripara- zione	Media ripara- zione	Piccola ripara- zione	Totale	Grande ripara- zione	Media ripara- zione	Piccola ripara- zione	Totale
Esercizio 1932-33.																
Carrozze	787	1.560	1.882	4.229	644	787	168	1.599 ⁽¹⁾	—	127	29.963	30.090	1.431	2.474	32.013	35.918
Bagagliai e postali	221	395	279	895	457	854	175	1.486 ⁽²⁾	—	381	15.746	16.127	678	1.630	16.200	18.508
Carrì	783	1.052	957	2.792	9.329	10.709	480	20.518 ⁽³⁾	—	5.900	198.927	204.827	10.112	17.661	200.364	228.137
TOTALI...	1.791	3.007	3.118	7.916	10.430	12.350	823	23.603	—	6.408	244.636	251.044 ⁽⁷⁾	12.221	21.765	248.577	282.563
Esercizio 1931-32.																
Carrozze	904	1.290	1.404	3.598	558	842	100	1.500 ⁽⁴⁾	—	145	32.177	32.322	1.462	2.277	33.681	37.420
Bagagliai e postali	256	366	183	805	499	1.018	73	1.590 ⁽⁵⁾	—	488	16.503	16.991	755	1.872	16.759	19.386
Carrì	824	846	1.185	2.855	8.256	10.563	363	19.182 ⁽⁶⁾	—	5.320	218.885	224.205	9.080	16.729	220.433	246.242
TOTALI...	1.984	2.502	2.772	7.258	9.313	12.423	536	22.272	—	5.953	267.565	273.518 ⁽⁸⁾	11.297	20.878	270.873	303.048

(1) Di cui 472 carrozze trasformate. — (2) Di cui 2.469 carrì trasformati. — (3) Di cui 348 carrozze trasformate. — (4) Di cui 120 bagagliai trasformati. — (5) Di cui 1.573 carrì trasformati. — (6) Di cui 120 bagagliai riparati per piccola corrente manutenzione. — (7) Non compresi 743.285 veicoli riparati per piccola corrente manutenzione. — (8) Non compresi 763.005 veicoli riparati per piccola corrente manutenzione.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento normale e relativa spesa.

ESERCIZIO 1982-83.

(Vedere Relazione a pag. 86 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	per tonnellata	effettiva	ragguagliata
		completivamente	per chilometro di locomotiva (incluse le manovre)						
Chilogrammi									
Combustibile..	litantrace	990.062.360	14.3332	17.7655	99.010.885	1.4333	1.7766	100.002	100.002
	mattonelle	98.744.285	0,7112	0,8815	12.855.844	0,0926	0,1147	130.193	130.193
	coke gas e metallurgico	—	—	—	—	—	—	—	—
	carbonella	1.062.640	0,0038	0,0048	73.483	0,0005	0,0006	69.193	138.386
Materie grasse per unginamento	lignite.....	17.607.350	0,0634	0,0786	703.086	0,0051	0,0063	39.932	79.8647
	legna	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	2.107.476.635	2.098.141.640	15.1116	18.7304	212.643.298	1,5315	1,8982	100,899	101,348
Materie grasse per illuminazione	olio per cilindri	1.011.306	0,0079	0,0098	2.409.831	0,0173	0,0215	2.188	2.188
	olio per mecc. e boccole	2.474.611	0,0089	0,0110	2.227.150	0,0161	0,0199	0.900	0.900
	grassi e sevo	1.484	0,0000	0,0000	1.903	0,0000	0,0000	1.282	0.641
TOTALE...	3.577.401	2.342.462	0,0168	0,0209	4.638.884	0,0334	0,0414	1,297	1,9807
Materie grasse per illuminazione	olio vegetale.....	203.657	0,0015	0,0018	572.040	0,0041	0,0051	2.809	2.809
	petrolio	305.316	0,0022	0,0027	404.291	0,0033	0,0041	1.521	1.521
	TOTALE...	508.973	0,0037	0,0045	1.036.331	0,0074	0,0092	2,036	2,036
In complesso..	combustibili	2.107.476.635	2.098.141.640	15.1116	212.643.298	1,5315	1,8982	100,899	101,348
	materie grasse per unginamento	3.577.401	2.342.462	0,0168	4.638.884	0,0334	0,0414	1,297	1,980
	materie grasse per illuminazione	508.973	508.973	0,0045	1.036.331	0,0074	0,0092	2,036	2,036
TOTALE...	6.193.854	6.193.854	0,0168	6.193.854	0,0334	0,0414	2,036	2,036	

N.B. — I consumi e le percentenze esposti in questo quadro sono riferiti al servizio eseguito dalle locomotive di proprietà dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con personale e con materie propri su tutta la rete esercitata.

(1) In base agli addebiti dei magazzini.

(2) A Mattonelle per i combustibili, ad olio per cilindri per le materie d'ungimento ed a petrolio per le materie d'illuminazione.

(3) Esclusi i consumi di treni per prove, che furono per le locomotive km. 60.739 e compresi invece i consumi sul tronco Confine Nord Brel - Confine Sud con locomotive km. 54.326 e con treni km. 49.842.

(4) La percorrenza treni è costituita come segue:
 con locomotive, su linee F. S. nell'intera rete esercitata Km. 112.078.947
 (*) meno treni per prove locomotive " 60.739

Totale percorrenza treni... " 112.018.208

(*) Corse di prova di locomotive riparate, il cui consumo non entra in questo prospetto, facendo carico alle officine come spesa di riparazione.

Consumo di materie d'ungimento e d'illuminazione per le locomotive ed automotrici elettriche e relativa spesa.

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. 86, 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)						per chilometro di treno
	Chilogrammi								
Litre									
I. — Locomotive.									
Materie grasse per ungimento {	50.055	50.055	0,0017	0,0021	69.225	0,0023	1,383	1,383	per chilogrammo
olio per dinamoo... smi e boccole... grasso e sevo.....				34.096.454			24.096.454		per chilogrammo
TOTALE....	601.615	325.847	0,0110	0,0135	565.632	0,0191	0,940	0,940	1,383
Materie grasse per illuminazione {	35.737	35.737	0,0012	0,0015	100.699	0,0034	2,818	2,818	per chilogrammo
olio vegetale petrolio	55.861	55.861	0,0019	0,0023	84.960	0,0028	1,521	1,521	per chilogrammo
TOTALE....	91.598	91.598	0,0031	0,0038	185.659	0,0062	2,027	2,027	per chilogrammo
II. — Automotrici.									
Materie grasse per ungimento {	991	991	0,0003	0,0004	1.465	0,0005	1,478	1,478	per chilogrammo
olio per dinamoo... smi e boccole... grasso e sevo.....				2.888.343			2.888.343		per chilogrammo
TOTALE.....	17.913	9.452	0,0032	0,0040	16.695	0,0058	0,932	0,932	1,478
Materie grasse per illuminazione {	632	632	0,0002	0,0003	1.841	0,0006	2,913	2,913	per chilogrammo
olio vegetale petrolio.....	3	3	—	—	3	0,0000	1,000	1,000	per chilogrammo
TOTALE.....	635	635	0,0002	0,0003	1.844	0,0006	2,903	2,903	per chilogrammo
In complesso.....	619.528	335.299	0,0103	0,0127	582.327	0,0179	0,940	0,940	per chilogrammo
{ materie grasse per ungimento.....				32.398.553			26.435.792		per chilogrammo
{ materie grasse per illuminazione ...	92.233	92.233	0,0028	0,0035	187.503	0,0058	2,033	2,033	per chilogrammo

(1) In base agli addebiti dei magazzini.

(2) Ad olio per dinamoo...

(3) Compresi le corse di prova che, per le locomotive, furono km. 17.135. — Compresi inoltre i percorsi su tronco Modane-Confine francese con locomotive F. S. km. 191.691; treni-km. 109.200.

N.B. — Tanto i consumi quanto le percentuali esposti in questo quadro sono riferiti al servizio complessivo fatto dalle locomotive ed automotrici delle ferrovie dello Stato con personale e materie propri su tutte le linee elettrificate della rete di Stato.

Vi sono inoltre chilogrammi 3.343 di materie d'ungimento per un importo complessivo di lire 5.404 consumate per la linea del Trentino a scartamento ridotto « Trento-Malè », la cui percorrenza in marcia e manovra fu di km. 390.843.

Consumo di combustibili, materie d'ungimento e d'illuminazione per locomotive a vapore a scartamento ridotto e relativa spesa.

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. 86 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								
Combustibile	20.875.000	20.875.000	11.8544	2.110.776	1,1987	1,2752	101,115	101,116
	28.500	28.500	0,0102	3.705	0,0021	0,0022	132,321	132,321
	—	—	—	—	—	—	—	—
	575.280	287.640	0,1633	13.107	0,0074	0,0079	22,784	45,568
TOTALE...	21.478.780	21.191.140	12,0339	2.127.588	1,2082	1,2853	99,055	100,399
Materie grasse per ungimento	11.494	11.494	0,0065	24.806	0,0141	0,0150	2,158	2,158
	24.156	12.078	0,0068	21.296	0,0121	0,0128	0,882	1,763
	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALE...	35.650	23.572	0,0133	46.102	0,0262	0,0278	1,293	1,956
Materie grasse per illuminazione	3.333	3.333	0,0019	8.538	0,0048	0,0051	2,562	2,562
	3.252	3.252	0,0018	5.257	0,0030	0,0032	1,616	1,616
	6.585	6.585	0,0037	13.795	0,0078	0,0085	2,095	2,095
TOTALE...	6.585	6.585	0,0040	13.795	0,0078	0,0085	2,095	2,095

(1) In base agli addebiti dei magazzini.
(2) A. Manivaca per i combustibili, a olio per cilindri per le materie d'illuminazione.

ALLEGATO N. 37. — PERCORRENZE DEI TRENI E DEI VEICOLI. ESERCIZIO 1932-33.

- » » 38. — PERCORRENZA COMPLESSIVA PER LINEA STATISTICA DEI TRENI A TRAZIONE ELETTRICA (GIÀ COMPRESA NELL'ALLEGATO 37). ESERCIZIO 1932-33.
- » » 39. — PERCORRENZA DELLE LOCOMOTIVE ED AUTOMOTRICI A VAPORE, ELETTRICHE, A NAFTA ED AUTOMOBILI SU ROTAIE SULL'INTERA RETE ESERCITATA. ESERCIZIO 1932-33.

COMPARTIMENTI		PERCORRENZA DEI TRENI									
		viaggiatori				merci					
		direttissimi e diretti	accelerati	omnibus e misti	speciali, bis, e facoltativi	TOTALE viaggiatori	con viaggiatori	senza viaggiatori	speciali e facoltativi	TOTALE merci	
		treni-chilometri				treni-chilometri					
a) Linee della Rete di Stato											
Torino.....	vapore.....	1.888.597	4.868.666	580.518	68.708	7.406.489	110.577	2.489.841	355.605	2.956.023	
	elettrica.....	1.170.021	1.315.928	339.246	55.003	2.880.198	44.071	1.122.510	173.395	1.339.976	
Milano.....	vapore.....	4.363.682	4.630.472	1.036.034	145.582	10.175.770	28.993	4.447.716	141.700	4.618.319	
	elettrica.....	543.955	2.341.891	235.513	11.095	3.132.454	71	730.064	9.765	739.900	
Venezia.....	vapore.....	3.025.168	2.837.542	1.328.744	91.824	7.283.278	78.689	2.190.512	364.397	2.633.598	
	Brunico-Campo Tures T.E.	244.423	161.960	46.684	6.812	459.879	4.735	223.143	134.998	362.876	
Trieste.....		—	72.240	—	—	72.240	—	—	—	—	
Trieste.....		1.551.022	1.403.229	765.750	60.716	3.780.717	186.440	1.213.349	185.629	1.585.418	
Genova.....	vapore.....	41.481	29.664	27.034	710	98.895	315	49.163	8.816	58.294	
	elettrica.....	2.799.986	1.738.112	570.126	89.179	5.197.403	62.062	2.325.702	187.919	2.575.683	
Bologna.....	vapore.....	2.406.090	3.427.197	493.928	104.335	6.431.550	76.371	3.520.648	492.003	4.089.025	
	elettrica.....	394.827	536.956	7.476	23.158	962.417	10.088	690.104	46.740	746.932	
Firenze.....	vapore.....	3.756.610	3.222.272	321.780	142.880	7.443.572	150.323	1.726.248	463.295	2.339.860	
	elettrica.....	1.804.513	567.948	87.161	72.031	2.531.656	72.922	999.986	442.365	1.515.273	
	nafta.....	—	116.146	—	—	116.146	—	113	—	113	
Ancona.....		1.281.272	3.009.326	119.756	60.239	4.470.593	509.793	2.833.084	720.969	4.063.840	
Roma.....	vapore.....	2.666.781	5.475.972	329.845	125.579	8.598.177	154.484	3.836.431	670.059	4.660.974	
	elettrica.....	322.584	416.118	37.010	8.301	814.013	2.802	162.063	13.443	178.308	
	nafta.....	—	812	—	—	812	—	—	—	—	
Napoli.....	vapore.....	2.228.063	1.580.212	870.832	62.744	4.750.851	71.541	1.325.706	603.372	2.000.619	
	elettrica.....	646.942	1.351.909	73.183	28.104	2.100.138	51.733	492.916	107.293	651.942	
Bari.....	vapore.....	1.618.118	1.150.371	1.381.922	38.810	4.180.251	133.151	1.080.665	676.738	1.890.557	
	aut. su rotaie	—	67.185	—	—	67.185	—	—	—	—	
Reggio Calabria.....		988.305	2.242.073	628.732	47.918	3.907.058	234.672	2.009.473	660.398	2.964.513	
Palermo.....		1.310.151	2.312.869	1.508.428	16.533	5.177.981	205.061	1.681.683	254.235	2.140.979	
Cagliari.....		237.065	508.691	389.949	5.717	1.141.425	161.157	228.382	21.731	410.670	
TOTALE...	vapore.....	27.392.435	36.608.562	9.792.252	972.361	74.855.610	2.101.483	28.602.901	5.618.347	36.412.731	
	elettrica.....	7.927.251	8.533.062	2.396.399	293.686	18.150.398	248.481	6.746.488	1.115.918	8.110.890	
	nafta.....	—	116.958	—	—	116.958	—	113	—	113	
	aut. su rotaie	—	67.185	—	—	67.185	—	—	—	—	
In complesso.....		35.319.686	45.415.767	11.188.651	1.266.047	93.190.151	2.349.967	35.439.522	6.734.265	44.523.734	
b) Linea esercitata dalla F. S. in territorio estero.	vapore.....	27.838	29.047	27.891	222	84.998	—	13.886	19	13.925	
	elettrica.....	44.141	17.420	—	1.561	63.122	—	42.669	3.352	46.021	
c) Percorrenze effettuate dalle F. S. su altre Reti.....		—	69	152	—	221	—	42	—	42	
Totale scartamento normale...		35.391.665	45.462.303	11.216.691	1.267.830	93.338.492	2.349.967	35.496.099	6.737.636	44.583.722	
SCANTAMENTO RIDOTTO	Venezia.....	vapore.....	—	37.547	19.392	93	57.032	—	927	1.411	2.338
		elettrica.....	—	276.704	1.000	412	278.946	—	69.786	30.362	100.148
	Trieste.....		—	92.675	199.31	203	292.194	17.205	3.643	3.866	24.714
	Palermo.....	vapore.....	—	9.300	1.007.268	2.858	1.019.426	52.398	86.737	64.782	203.917
		nafta.....	—	50.368	—	—	50.368	—	—	—	—
TOTALE...	vapore.....	—	139.522	1.225.976	3.154	1.368.652	69.603	91.377	70.059	230.900	
elettrica.....	—	276.704	1.830	412	278.946	—	69.786	30.362	100.148		
nafta.....	—	50.368	—	—	50.368	—	—	—	—		
In complesso.....		—	406.594	1.227.806	3.566	1.697.966	69.603	161.093	100.421	331.117	
TOTALE GENERALE..		35.391.665	45.928.897	12.444.500	1.271.396	95.036.458	2.419.570	35.657.192	6.838.057	44.914.819	
Esercizio 1931-32.....		33.998.764	48.437.062	—	794.959	83.230.785	6.218.719	36.362.063	4.936.531	47.517.313	
Variazioni percentuali.....		+ 4,1	+ 20,5	—	+ 59,9	+ 14,2	- 61,1	- 2,7	+ 38,5	- 5,5	

Percorrenza complessiva per linea statistica dei treni a trazione elettrica (già compresa nell'allegato 37).

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. 83, Capo V).

COMPARTIMENTI	LINEE	Treni-km.	COMPARTIMENTI	LINEE	Treni-km.		
				<i>Riporto...</i>	12.010.173		
TORINO	Confine francese-Torino.....	1.070.483	MILANO	Genova-P. Brignole-Scali Porto	7.287		
	Susa-Bussoleno.....	54.252		Porto Ceresio-Varese.....	142.466		
	Torino-Pinerolo-Torre Pellice...	332.904		Luino-Gallarate-Milano.....	1.377		
	Bricherasio-Barge.....	55.280		Varese-Gallarate-Milano.....	1.449.622		
	Cuneo-Ventimiglia.....	330.982		Sondrio-Colico-Lecco.....	663.987		
	Torino-S. Giuseppe di Cairo-Savona.....	417.293		Chiavenna-Colico.....	166.166		
	Torino-Alessandria.....	1.664.663		Lecco-Usmate-Milano.....	483.355		
	Torino-Chieri.....	103.102		Voghera-Tortona.....	522.888		
	Alessandria-Acqui-S. Giuseppe di Cairo-Savona.....	50.775		Tortona-Alessandria.....	215.253		
	Alessandria C. - Alessandria Smitamento.....	943		Tortona-Novati.....	230.081		
	Aosta-Prè S. Didier.....	105.793		Bolzano-Brennero.....	823.463		
	Savona Letimbro-Savona Mare.	1.564		Brunico-Campo Tures.....	72.240		
	Raccordi fra le stazioni di Torino e diramazioni.....	39.712		Bologna-Pistoia.....	1.702.567		
	GENOVA	Alessandria-Novati.....		403.156	FIRENZE	Raccordi fra le stazioni di Bologna.....	21.004
		Novi-Arquata.....		371.685		Parma-Fornovo-S. Stefano M.-La Spezia.....	730.362
		Novi L.-Novi S. Bovo.....		10.537		Fidenza-Fornovo-S. Stefano M.-Sarzana.....	440.798
		Tortona-Arquata.....		383.522		La Spezia-Sarzana-Pisa.....	1.676.965
Arquata Scrivia-Is. del Cantone-Ronco-Mignanego-Genova.....		247.842	La Spezia C.le-La Spezia M....	1.810			
Arquata; Scrivia-Isola del Cantone-Ronco-Mignanego-Genova Campasso.....		210.078	Pistoia-Firenze.....	571.582			
Arquata Scrivia-Isola del Cantone-Ronco-Busalla-Genova..		520.869	Pisa-Livorno.....	611.903			
Arquata Scrivia-Isola del Cantone-Ronco-Busalla-Genova Campasso.....		15.923	Raccordi fra le stazioni di Livorno e diramazione.....	19.514			
Arquata Scrivia (via Direttissima) Ronco-Mignanego-Genova.....		508.167	Raccordi le stazioni di Firenze e diramazioni.....	2.599			
Arquata Scrivia (via Direttissima) Ronco - Mignanego - Genova Campasso.....		120.934	ROMA	Roma-Avezzano-Sulmona.....		992.385	
Arquata Scrivia (via Direttissima) Ronco-Busalla-Genova.....		207.094	NAPOLI	Raccordi fra le stazioni di Roma		2.373	
Arquata Scrivia (via Direttissima) Ronco-Busalla-Genova Campasso-Bolzaneto-Sampierdarena-Forni.....		5.539		Villa Literno-Napoli.....		250.591	
Acqui-Ovada-Genova.....		288.334		Pozzuoli Solfatara-Napoli.....		768.074	
Alessandria-Ovada.....		129.923		Foggia-Benevento.....		885.336	
Ventimiglia-Savona.....		1.410.294		Benevento-Aversa-Napoli.....		857.756	
Savona-Genova.....		813.322	Telese Cerreto-Telese Bagni....	1.271			
La Spezia-Genova.....		2.079.885	Raccordi fra le stazioni di Napoli e diramazioni.....	1.344			
Genova Campasso-Scali Porto..		36.493	VENEZIA	Trento-Malè.....		383.603	
Genova Sampierdarena-Scali Porto.....		18.830	(scart. ridotto)				
		<i>A riportare...</i>	12.010.173			TOTALE percorrenze dei treni a trazione elettrica sulla Rete di Stato.....	26.710.195
						Percorrenze effettuate dalle FF. SS. in territorio estero (Modane-Confini Francese).....	109.200
						TOTALE percorrenze dei treni a trazione elettrica sulla Rete esercitata.....	26.819.395
						di cui { a scartamento normale	26.435.792
				{ a scartamento ridotto	383.603		

**Percorrenza delle locomotive ed automotrici a vapore, elettriche, a nafta ed automobili su rotaie
sull'intera Rete esercitata.**

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. 83, Capo V).

NATURA DEL TRENO	LINEE A SCARTAMENTO NORMALE					LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO				
	Locomotive		Automotrici		automobili su rotaie	Locomotive a vapore	Automotrici			
	a vapore	elettriche	elettriche	a nafta			elettriche	a nafta		
	locomotive-km.					locomotive-km.				
Linee della rete di Stato.										
Treni	viaggiatori	direttissimi - diretti.....	28.617.741	8.968.005	131.690	—	—	—	—	
		accelerati	38.403.694	7.098.178	2.736.390	116.958	67.185	104.216	276.704	50.368
		omnibus e misti.....	10.197.695	1.563.383	217	—	—	1.293.523	—	—
		speciali - bis - facoltativi.....	1.015.797	337.325	3.847	—	—	3.783	2.242	—
		TOTALE ...	78.234.927	17.966.891	2.872.144	116.958	67.185	1.401.522	278.946	50.368
merci	con viaggiatori	2.187.492	279.513	—	—	—	73.300	—	—	
	senza viaggiatori.....	30.030.329	7.843.355	5.028	113	—	91.223	69.786	—	
	speciali e facoltativi.....	5.918.201	1.306.458	239	—	—	72.479	30.362	—	
	TOTALE ...	38.136.022	9.429.326	5.267	113	—	237.002	100.148	—	
Materiali - spartineve e di servizio.....	650.621	61.854	3.451	—	—	51.203	4.509	—		
Locomotive isolate.....	(1) 5.906.340	1.579.630	(2) 4.025	950	144	(3) 9.305	—	—		
Locomotive di manovra	15.807.228	280.818	3.456	—	—	61.914	7.240	—		
TOTALE ...	138.735.138	29.318.519	2.888.343	118.021	67.329	1.760.946	390.843	50.368		
Linee esercitate dalle F. S. in ter- ritorio estero	107.167	—	—	—	—	—	—	—		
	—	191.691	—	—	—	—	—	—		
Percorrenza locomotive F. S. su altre reti	672	—	—	—	—	—	—	—		
TOTALE DELLA RETE ESERCITATA.....	138.842.977	29.510.210	2.888.343	118.021	67.329	1.760.946	390.843	50.368		
Noleggi.....	150.255	—	—	—	—	87.284	—	—		
Percorrenza di terzi sulla rete.....	642.152	246.278	—	—	—	—	—	—		

(1) Escluse le corse di prova locomotive in km. 60.739. — (2) Compresse le corse di prova (locomotive km. 17.135). — (3) Escluse le corse di prova.

- ALLEGATO N. 40. — RIASSUNTO DELLE QUANTITÀ DEI VIAGGIATORI E COMPUTO DEI VIAGGIATORI-CHILOMETRO. ESERCIZIO 1932-33.
- » » 41. — SPECIFICAZIONE DELLE QUANTITÀ E PRODOTTO DEGLI ABBONAMENTI E DELLE CARTE DI AUTORIZZAZIONE. ESERCIZIO 1932-33.
- » » 42. — TRAFFICO VIAGGIATORI NELL'ANNO 1932 DIVISO PER COMPARTIMENTO. RETE A SCARTAMENTO NORMALE E RIDOTTO.
- » » 43. — CARICO COMPLESSIVO PER COMPARTIMENTO, DI MERCI E BESTIAME. ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.
- » » 44. — CARICO COMPLESSIVO PER MESE DI MERCI E BESTIAME. ESERCIZI 1932-33 E 1931-32.
- » » 45. — CONFRONTO TRA IL CARICO MERCI PER IL PUBBLICO DELL'ESERCIZIO 1932-33 E QUELLO DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE, PER COMPARTIMENTO.
- » » 46. — UTILIZZAZIONE DEI CARRI UTILI AL TRAFFICO. ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.
- » » 47. — PERCORSO MEDIO DEI TRASPORTI, TONNELLATE-CHILOMETRO E INTENSITÀ MEDIA CHILOMETRICA DEL TRAFFICO MERCI. ESERCIZI DAL 1905-06 AL 1932-33.
- » » 48. — CARICO COMPLESSIVO PER COMPARTIMENTO E PER MESE. ESERCIZIO 1932-33.
- » » 49. — TONNELLAGGIO E PRODOTTO DELLE PRINCIPALI MERCI TRASPORTATE PER CONTO DEL PUBBLICO. ESERCIZIO 1932-33.
- » » 50. — QUANTITÀ DEI CARRI DI UVA, MOSTO, VINO E RECIPIENTI VUOTI CARICATI DURANTE LE CAMPAGNE VENDEMMIALI. ANNI DAL 1923 AL 1932 E 1913.
- » » 51. — QUANTITÀ DEI CARRI DI AGRUMI CARICATI IN SICILIA E IN CALABRIA. ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.
- » » 52. — MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE MERCI NEI PORTI. (RIASSUNTO). ESERCIZI 1932-33 E 1931-32.
- » » 53. — MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE MERCI NEI PRINCIPALI PORTI. ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.
- » » 54. — MOVIMENTO DELLE PRINCIPALI MERCI CARICATE AI PORTI. (RIASSUNTO). ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.
- » » 55. — MOVIMENTO DELLE PRINCIPALI MERCI CARICATE AI PORTI. (DETTAGLIO PER MESE). ESERCIZIO 1932-33.
- » » 56. — MOVIMENTO DELLE MERCI NEI PORTI. CARRI SCARICATI E CARICATI SUDDIVISI PER PROVENIENZA E DESTINAZIONE. ESERCIZIO 1932-33.
- » » 57. — MOVIMENTO DELLE MERCI IMPORTATE DALLE FERROVIE ESTERE. ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.
- » » 58. — MOVIMENTO DELLE MERCI ESPORTATE SULLE FERROVIE ESTERE. ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.
- » » 59. — MOVIMENTO DELLE MERCI IMPORTATE DALLE FERROVIE CONFINANTI (ESTERE ED ITALIANE). ESERCIZIO 1932-33.
- » » 60. — MOVIMENTO DELLE MERCI ESPORTATE SULLE FERROVIE CONFINANTI (ESTERE ED ITALIANE). ESERCIZIO 1932-33.
- » » 61. — MOVIMENTO DEI TRENI E DEI VEICOLI SUI PIÙ IMPORTANTI VALICHI APPENNINICI. ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1923-24.
- » » 62. — RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI DEL TRAFFICO PER LINEA. ESERCIZIO 1932-33.

Riassunto delle quantità dei viaggiatori e computo dei viaggiatori-chilometro.

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. III, Capo VI).

TARIFFE	QUANTITÀ DEI VIAGGIATORI (1)						PRODOTTO DEI BIGLIETTI (4)				VIAGGIATORI-CHILOMETRO (3)				
	1° classe	2° classe	3° classe	TOTALE		10	1° classe	2° classe	3° classe	TOTALE	11	2° classe	3° classe	TOTALE	
				complessivo	percentuale									complessivo	percentuale
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
a) Tariffa differenziale	411.367	1.989.418	6.686.609	9.087.394	8.642	38.919.193	122.232.511	188.806.119	349.977.823	134.105.642	397.883.600	869.259.170	1.401.248.412	22.266	
b) Base Costante	71.262	976.938	18.550.615	19.598.815	18.638	1.880.458	16.397.369	145.338.626	163.616.453	3.705.624	44.939.148	612.170.295	660.815.067	10.502	
c) Andata e Ritorno	109.698	1.986.016	25.845.636	27.941.350	26.371	2.168.057	23.737.593	139.609.136	165.334.696	4.497.618	75.468.608	646.140.900	726.107.126	11.539	
d) Riduzioni diverse (a)	614.689	2.938.987	11.524.682	15.078.308	14.340	28.692.031	92.737.311	149.804.778	271.234.120	137.064.497	544.961.298	1.602.010.546	2.284.036.341	36.296	
e) Napoli Pozzuoli	156.728	—	2.498.372	2.655.100	2.325	167.485	—	1.650.227	1.817.712	1.410.552	—	19.986.976	21.397.528	0.340	
f) Venezia S. L. Mestre	—	—	3.550.510	3.550.510	3.376	—	—	2.146.284	2.146.284	—	—	31.954.590	31.954.590	0.508	
g) Tariffa speciali impiegati artigiani	—	7.740	15.166.716	15.174.456	14.450	—	16.640	14.598.155	14.614.795	—	185.760	395.955.774	396.141.534	6.295	
Completivamente	1.963.694	7.899.099	83.823.140	93.085.933	88.322	71.827.224	255.161.334	641.953.325	968.941.883	280.783.933	1.063.438.414	4.177.478.251	5.521.700.598	87.746	
h) Circolari Combinabili (quantità biglietti)	1.576	8.299	7.570	17.445	0,017	693.970	2.608.446	1.136.074	4.438.490	2.198.881	8.695.056	5.830.988	16.724.925	0,266	
i) Abbonamenti (quantità viaggi) ..	232.171	1.501.060	10.319.833	12.053.064	11,461	12.136.791	48.073.958	77.367.392	137.578.541	45.595.258	201.142.083	505.671.843	754.409.184	11.988	
l) Carte Autorizzazione	—	—	—	—	—	1.742.231	2.985.432	1.199.742	5.927.405	—	—	—	—	—	
m) Carte di libera circolazione	—	—	—	—	—	8.426.375	—	—	8.426.375	—	—	—	—	—	
n) Accessori	—	—	—	—	—	3.801.274	6.000.000	10.756.283	20.557.557	—	—	—	—	—	
TOTALE GENERALE...	1.597.448	9.408.458	94.150.543	105.156.442	100	98.627.865	314.829.170	732.413.216	1.145.870.231	330.578.072	1.273.275.553	4.688.981.082	6.292.834.707	100	

(1) Il numero dei viaggiatori è stato calcolato, come negli esercizi precedenti, in relazione al numero dei biglietti venduti, se individuali, ed al numero delle persone trasportate, se collettivi. I biglietti di corsa semplice sono stati contati per un viaggiatore, mentre quelli valevoli per effettuare una corsa di andata ed una di ritorno sono stati contati per due viaggiatori. Per i biglietti per operai e braccianti (punto g) sono stati calcolati 12 viaggiatori per ogni biglietto venduto. Il movimento dei viaggiatori inerente ai biglietti di abbonamento è stato determinato prendendo per base il relativo prodotto, e cioè per stabilire i viaggiatori-chilometro si è diviso il prodotto complessivo dei biglietti di abbonamento per il prezzo medio per viaggiatori-chilometro risultante dalla fusione delle diverse tariffe applicate a tutte le altre specie di biglietti venduti nell'esercizio e per stabilire le quantità dei viaggi si è diviso il risultato ottenuto per la percorrenza media effettuata da tutti i viaggiatori in base ad ogni specie di tariffa esclusa quella degli abbonamenti.

(2) Il traffico inerente ai treni popolari è stato compreso nelle riduzioni diverse.

(3) I viaggiatori-chilometro, fatta eccezione per gli abbonamenti, sono stati calcolati in base ai risultati dello studio statistico dell'anno 1927. Così pure in base allo studio del 1927 è stata eseguita la ripartizione per tariffa, tenuto conto dei treni popolari e delle riduzioni del 70% accordate a favore del pubblico. Per i treni popolari inclusi nelle riduzioni diverse, è stata calcolata in base al prezzo medio una percorrenza di Km. 447 per la II e 202 per la stessa classe.

(4) Il prodotto è al netto delle tasse erariali e di bollo.

(5) Il quantitativo dei viaggiatori differisce da quello riportato al capo VI in 80.457.998 inquantochè in quest'ultima cifra i biglietti settimanali e festivi per impiegati ed operai sono stati contati per due viaggiatori anzichè dodici e non figurano i viaggi effettuati dagli abbonati di cui alla lettera f).

Specificazione delle quantità e prodotto degli abbonamenti e delle carte di autorizzazione.

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. III, Capo VI).

SPECIFICAZIONE DEGLI ABBONAMENTI	QUANTITÀ DEI BIGLIETTI				PRODOTTO DEI BIGLIETTI e NETTO DI TASSE * (1)			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE
	Numero				Lire			
Ordinari	1.999	12.709	53.593	68.301	6.974.313	21.283.172	43.926.435	72.183.920
Intera rete	701	1.222	873	2.796				
Speciali	1.358	9.646	22.575	33.579	4.902.850	22.863.130	27.625.470	55.451.450
Per studenti	32	6.025	16.800	22.857				
Per impiegati di Stato e famiglie	184	3.177	7.004	11.025	177.324	3.647.420	3.780.327	7.605.077
Per ferroviari e famiglie	60	2.555	29.812	32.427	22.304	280.230	2.035.560	2.338.094
TOTALE come da prospetti mensili...	4.334	35.334	131.317	170.985	12.136.791	48.073.958	77.367.792	137.578.541
Carte di autorizzazione per percorrenze non superiori ai 100 km.								
Carte di autorizzazione senza limitazione di percorrenza	51	953	2.933	3.937	1.742.231	2.985.432	1.199.742	4.927.405
Carte di autorizzazione senza limitazione di percorrenza	1.783	6.030	3.407	11.220				
TOTALE...	.834	6.983	6.340	15.157	1.742.231	2.985.432	1.199.742	5.927.405

(1) L'ammontare complessivo del prodotto degli abbonamenti è stato determinato in via indicativa. Anche la ripartizione per classe e per specie del medesimo è stata determinata indicativamente.

Traffico viaggiatori nell'anno 1932 diviso per Compartimento - Rete a scartamento normale e ridotto.

(Vedere Relazione a pag. III, Capo VI).

COMPARTIMENTI	TRAFFICO VIAGGIATORI							
	Quantità dei viaggiatori partiti (1)				Prodotto dei viaggiatori partiti (2)			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTALE
	Numero				Lire			
Torino	96.546	898.401	9.763.105	10.758.052	6.862.454	32.205.081	97.149.672	136.217.207
Milano	211.618	1.226.565	10.904.815	12.342.998	18.502.903	62.409.663	130.989.297	211.901.863
Venezia	81.279	569.663	9.055.373	9.709.315	5.205.627	21.633.862	66.163.949	93.003.438
Trieste	28.605	201.550	2.387.175	2.617.331	2.095.583	8.838.751	28.762.386	39.696.720
Genova	121.205	845.618	5.122.992	6.089.816	9.180.647	28.701.899	55.010.560	92.893.106
Bologna	63.388	488.121	4.171.879	4.723.388	4.289.041	19.912.642	54.337.874	78.539.557
Firenze.....	103.991	733.381	6.419.953	7.257.325	6.225.075	27.392.831	71.256.238	104.874.144
Ancona.....	30.146	231.598	2.714.915	2.976.659	1.520.894	9.102.456	36.755.969	47.379.319
Roma	126.259	517.037	4.084.985	4.728.281	24.598.633	34.680.037	62.697.020	121.975.690
Napoli	252.921	536.962	6.187.398	6.977.281	6.074.797	22.322.454	51.037.546	79.364.797
Bari.....	33.326	228.969	2.447.143	2.709.438	2.989.819	11.430.951	35.614.118	50.034.888
Reggio Calabria	24.706	216.552	1.924.244	2.165.502	1.524.239	5.954.735	19.033.239	26.512.213
Palermo.....	72.043	530.339	4.033.104	4.635.486	4.506.060	19.045.273	43.778.582	67.329.915
Cagliari	9.176	50.618	665.634	725.428	730.253	2.491.441	7.659.320	10.881.014
TOTALE...	1.258.210	7.275.374	69.882.716	78.416.300	94.236.025	306.122.076	760.245.770	1.160.603.871
<i>Totale dei biglietti distribuiti in conto corrente</i>	2.314	2.496	426.957	431.767	—	—	—	(3)
<i>Totale dei biglietti distribuiti all'estero e dalle Amministrazioni italiane ed estere in corrispondenza.....</i>	95.330	447.368	1.117.353	1.660.051	9.638.347	35.008.786	26.943.798	71.590.931
TOTALE...	1.355.854	7.725.238	71.427.026	80.508.118	103.874.372	341.130.862	787.189.568	1.232.194.802
<i>Somme accreditate alle Amministrazioni in corrispondenza ...</i>					3.744.733	13.083.625	17.144.898	33.973.256
TOTALE...					100.129.639	328.047.237	770.044.670	1.198.221.546

(1) Il movimento dei viaggiatori suddivisi per Compartimento è in relazione al numero dei biglietti venduti dalle Stazioni e dalle Agenzie di ciascun compartimento. Il medesimo non comprende i biglietti di abbonamento, né i viaggi fatti a forfait senza il pagamento delle tasse all'atto della partenza, né i viaggi effettuati con biglietti gratuiti. I biglietti di A. R. e quelli settimanali e festivi sono stati contati per due viaggiatori.

(2) Questi prodotti sono lordi delle tasse erariali e di bollo, nonché di tutti gli altri titoli estranei al traffico. Comprendono pure gli incassi relativi ai biglietti di abbonamento.

(3) La regolarizzazione dei prodotti inerenti viene eseguita dalla Ragioneria di volta in volta che gli Enti Governativi effettuano il versamento dell'ammontare dei conti.

Carico complessivo per Compartimento, di merci e bestiami.
ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.
(Vedere Relazione a pag. II 7, Capo VI).

Lunghezza esercitata Km.	COMPARTIMENTI	MERCI ACCETTATE FEL TRASPORTO						CARRI CARICATI					
		per il pubblico			per servizio	IN Totale	completi	per il pubblico		Per servizio	IN Totale	carico medio per	
		a carro	in collette	in collette				mistli con merci	bestiami			carro	giorno e Km. di rete esercitata
		tonnellate			tonnellate		quantità		tonn.		tonn.		
1.897	Torino	3.917.112	483.436	457.978	4.858.526	295.310	156.828	92.113	9.980	35.429	589.660	9,96	7,02
1.453	Milano	3.792.452	570.187	619.783	4.982.422	301.657	193.449	99.413	9.168	46.838	650.525	9,19	9,39
1.400	Venezia { a scart. normale...	2.508.990	258.710	474.720	3.242.420	199.347	81.396	70.348	8.559	36.102	395.752	10,23	6,34
91	Venezia { a scart. ridotto...	29.471	8.881	50	38.402	4.387	1.655	300	2	8	6.352	6,35	1,16
738	Trieste { a scart. normale...	2.462.680	83.733	262.116	2.808.529	192.275	36.607	11.827	16.255	18.649	275.613	11,35	10,43
123	Trieste { a scart. ridotto...	4.515	4.837	3.238	12.590	700	2.769	56	22	538	4.085	3,14	0,28
517	Genova	5.464.023	316.197	554.235	6.334.455	372.121	107.236	33.263	1.420	40.500	554.540	12,18	33,57
1.180	Bologna	1.945.673	219.789	355.791	2.521.253	164.119	82.769	102.041	16.210	30.510	395.649	9,09	5,85
1.321	Firenze	3.434.983	316.459	479.883	4.231.325	246.639	120.380	104.230	9.011	39.947	520.207	10,40	8,77
1.066	Ancona	1.332.482	157.467	276.488	1.766.437	104.064	52.745	43.385	9.908	21.859	231.961	9,89	4,51
1.501	Roma	1.435.686	146.661	282.255	1.864.602	109.283	47.620	28.477	5.100	22.345	212.825	10,40	3,40
1.201	Napoli	1.870.384	206.239	514.558	2.591.181	165.174	70.455	43.544	2.413	37.953	319.539	9,47	5,91
1.174	Bari	1.253.188	114.515	210.625	1.578.328	103.653	46.640	21.822	1.358	15.634	189.157	9,50	3,68
980	Reggio Calabria	555.881	88.161	249.187	893.229	51.526	22.504	20.065	1.989	19.262	115.346	9,57	2,50
1.277	Palermo { a scart. normale..	1.861.882	220.719	307.391	2.389.992	154.780	80.324	11.727	2.150	24.037	273.018	9,22	5,13
552	Palermo { a scart. ridotto...	164.520	27.773	32.840	225.133	15.652	7.367	1.271	68	2.986	27.344	8,66	1,12
418	Cagliari	270.355	56.450	47.157	373.962	20.961	13.646	—	1.773	3.638	40.038	9,77	2,45
16.123/766	Eserc. 1932-33 { a scart. normale..	32.105.771	3.238.723	5.092.167	40.436.661	2.480.909	1.112.669	682.255	95.294	392.703	4.763.830	10,14	6,87
	Eserc. 1932-33 { a scart. ridotto..	198.506	41.491	36.129	276.125	20.739	11.791	1.627	92	3.532	37.781	7,65	0,99
16.123	Esercizio 1931-32 (1).....	36.742.108	3.662.059	5.873.829	46.277.996	2.865.521	1.210.444	712.504	103.717	434.974	1.327.160	10,26	7,84
16.071	Esercizio 1930-31 (1).....	44.375.061	4.238.226	6.505.507	55.118.794	3.421.036	1.236.683	777.685	116.046	465.746	6.017.196	10,76	9,40
15.967	Esercizio 1929-30 (1).....	53.638.103	4.849.074	6.786.957	65.274.134	4.111.566	1.433.077	704.703	126.022	470.817	6.855.185	10,83	11,20
15.915	Esercizio 1928-29 (1).....	53.189.066	5.268.387	5.732.050	61.180.503	4.103.647	1.540.150	517.834	133.634	417.160	6.712.434	10,64	11,10

15-757	Esercizio 1925-26	53.746.521	4.859.674	6.668.810	65.275.005	4.173.145	1.455.722	397.589	145.000	456.721	6.628.177	10,73	11,55
15-745	Esercizio 1924-25	52.441.177	4.616.877	6.112.794	63.170.848	4.153.385	1.427.909	375.933	136.112	414.397	6.507.736	10,56	10,99
15-724	Esercizio 1923-24	43.840.634	4.109.206	6.195.969	54.145.809	3.572.185	1.317.841	342.819	150.381	423.216	5.806.442	10,19	9,41
15-707	Esercizio 1922-23	38.735.184	3.723.900	5.963.507	48.422.591	3.123.844	1.145.327	310.893	138.739	409.340	5.128.143	10,35	8,45
13-637	Esercizio 1913-14	32.872.067	4.721.403	3.827.502	41.421.872	3.006.282	1.518.615		208.362	293.036	5.026.295	8,60	8,33

(1) Nei dati relativi a questo esercizio non è compreso il tonnellaggio trasportato sulle linee a scartamento ridotto.

Specificazione del carico nel 1913-14 e dal 1922-23 al 1932-33.

Esercizio	TONNELLATE ACCETTATE PEL TRASPORTO						CARRI CARICATI									
	nelle stazioni interne	%	nei porti	%	su altre reti per le F. S.	%	TOTALE	%	nelle stazioni interne	%	nei porti	%	su altre reti per le F. S.	%	TOTALE	%
1932-33	26.087.309	10,05	9.945.281	15,61	4.404.071	19,77	40.436.661	12,62	3.735.385	8,47	688.198	16,33	340.247	19,68	4.763.830	10,57
1931-32	29.003.580	13,66	11.785.119	14,65	5.489.297	28,87	46.277.996	16,04	4.080.950	9,52	822.574	12,78	423.636	24,88	5.327.160	11,47
1930-31	33.593.352	14,39	13.808.458	13,39	7.716.984	23,52	55.118.794	15,56	4.510.154	10,45	943.083	12,31	563.959	24,12	6.017.196	12,22
1929-30	39.240.434	3,12	15.944.159	1,64	10.089.541	1,32	65.274.134	1,22	5.036.450	4,23	1.075.478	3,63	743.257	2,76	6.855.185	2,13
1928-29	38.054.268	3,68	16.210.617	4,59	10.224.618	5,77	64.489.503	4,24	4.832.084	3,73	1.115.974	6,55	764.376	4,58	6.712.434	4,28
1927-28	36.702.581	6,61	15.499.816	9,60	9.666.552	16,22	61.868.949	4,79	4.658.490	3,42	1.047.401	9,37	730.899	14,38	6.436.790	2,98
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	0,52	10.427.714	15,25	65.275.005	3,33	4.809.739	1,43	1.027.690	2,11	790.748	10,44	6.628.177	1,85
1924-25	38.832.635	14,91	15.290.239	13,33	9.047.974	31,90	63.170.848	16,67	4.741.937	9,74	1.049.819	14,54	715.980	25,88	6.507.736	12,08
1923-24	33.794.054	12,31	13.491.871	12,11	6.859.884	8,94	54.145.809	11,82	4.321.097	13,57	916.570	12,64	568.775	11,64	5.806.442	13,23
1922-23	30.091.258	12,19	12.034.923	18,92	6.296.410	32,97	48.422.591	16,18	3.804.945	15,49	813.729	18,25	509.469	27,43	5.128.143	17,01
1913-14	26.047.413	4,30	10.840.887	6,36	4.533.572	4,72	41.421.872	1,32	3.703.063	3,81	829.549	5,42	493.683	3,64	5.026.295	2,15

N.B. — Nel determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e dei misti formati con merci di transito.

Carico complessivo per me

ESERCIZI 1932-33

(Vedere Relazione a pag.

ANNO	M E S E	MERCİ ACCETTATE PEL TRASPORTO						
		sulla rete a scartamento normale					sulla rete a scartamento ridotto	
		per il pubblico		per servizio	in complesso	Percentuale rispetto all'esercizio precedente	in complesso	Percentuale rispetto all'esercizio precedente
		a carro completo	in collettame					
tonnellate								
1932	Luglio	2.805.279	272.639	440.814	3.518.732	—	25.270	—
»	Agosto	3.030.342	264.348	356.612	3.651.302	—	25.620	—
»	Settembre	3.062.963	290.403	357.583	3.710.949	—	31.167	—
»	Ottobre	3.159.430	317.462	381.362	3.858.254	—	27.062	—
»	Novembre	2.784.738	299.460	390.889	3.475.087	—	22.089	—
»	Dicembre	2.590.104	290.465	406.680	3.287.249	—	18.805	—
1932	2° semestre	17.432.856	1.734.777	2.333.940	21.501.573	— 16,04	150.014	+ 5,43
1931	2° semestre	20.531.106	1.986.160	3.092.730	25.609.996	—	142.282	—
1933	Gennaio	2.374.213	238.954	379.512	2.992.679	—	16.543	—
»	Febbraio	2.355.837	230.850	348.019	2.934.706	—	18.521	—
»	Marzo	2.652.344	274.440	468.195	3.394.979	—	20.347	—
»	Aprile	2.345.502	239.845	474.331	3.059.678	—	19.859	—
»	Maggio	2.521.252	263.834	583.551	3.368.637	—	32.154	—
»	Giugno	2.423.767	256.023	504.619	3.184.409	—	18.687	—
1933	1° semestre	14.672.915	1.503.946	2.758.227	18.935.088	— 8,38	126.111	+ 8,79
1932	1° semestre	16.211.002	1.675.899	2.781.099	20.668.000	—	115.922	—
Esercizio 1932-33		32.105.771	3.238.723	5.092.167	40.436.661	— 12,62	276.125	+ 6,94
Esercizio 1931-1932		36.742.108	3.662.059	5.873.829	46.277.996	—	258.204	—

NB. Nel determinare il carico medio per carro non si tiene conto dei carri caricati con bestiame e dei misti formati con merci di transito.

se di merci e bestiame.

E 1931-32.

117 e seguenti, Capo VI).

CARRI CARICATI									
sulla rete a scartamento normale							sulla rete a scartamento ridotto		
per il pubblico				per servizio	in complesso	Percentuale rispetto all'esercizio precedente	Medio carico per carro	in complesso	Percentuale rispetto all'esercizio precedente
completi	misti con merci		bestiame						
	di stazione	di transito		quantità					
219.924	94.699	54.062	7.312	34.449	410.446	—	10,08	3.521	—
241.474	91.249	52.112	8.513	28.274	421.622	—	10,11	3.683	—
238.887	98.900	55.725	9.052	28.571	431.135	—	10,13	3.996	—
246.395	108.202	60.316	10.413	29.961	455.287	—	10,03	3.640	—
214.079	102.326	57.897	8.132	31.074	413.508	—	10,00	3.001	—
200.238	99.414	61.828	7.568	31.425	400.473	—	9,93	2.645	—
1.360.997	594.790	341.940	50.990	183.754	2.532.471	— 12,54	10,05	20.486	+ 0,76
1.604.780	627.968	377.755	58.027	227.090	2.895.620	—	10,41	20.331	—
182.791	84.245	57.997	7.307	29.505	361.845	—	10,09	2.418	—
182.474	81.234	52.369	7.024	26.620	349.721	—	10,11	2.527	—
203.338	94.894	60.502	7.384	36.288	402.406	—	10,15	2.810	—
178.726	83.300	55.544	6.551	35.512	359.633	—	10,28	2.691	—
190.659	90.260	57.894	8.171	42.628	389.612	—	10,41	4.259	—
181.924	83.946	56.009	7.867	38.396	368.142	—	10,47	2.590	—
1.119.912	517.879	340.315	44.304	208.949	2.231.359	— 8,23	10,25	17.295	+ 2,46
1.260.741	582.476	334.749	45.690	207.884	2.431.540	—	10,08	16.879	—
2.480.909	1.112.669	682.255	95.294	392.703	4.763.830	— 10,57	10,14	37.781	+ 1,53
2.865.521	1.210.444	712.504	103.717	434.974	5.327.160	—	10,26	37.210	—

Confronto tra il carico merci per il pubblico dell'esercizio 1932-33 e quello dell'esercizio precedente, per Compartimento.
(Rete a scartamento normale)

(Vedere Relazione a pagg. 118 e 119, Capo VI).

COMPARTIMENTI	Carro completo Tonn.	Collettame Tonn.	TOTALE Tonn.	DIFFERENZA PERCENTUALE FRA GLI ESERCIZI 1932-33 E 1931-32			
				Carro completo	collettame	TOTALE	
Torino	esercizio 1932-33...	3.917.112	483.436	4.400.548			
	» 1931-32...	4.448.479	549.352	4.997.831			
	Differenza...	— 531.367	— 65.916	— 597.283	— 11,94	— 12,00	— 11,96
Milano	esercizio 1932-33...	3.792.452	570.187	4.362.639			
	» 1931-32...	5.104.302	683.311	5.787.613			
	Differenza...	— 1.311.850	— 113.124	— 1.424.974	— 25,70	— 16,55	— 24,62
Venezia	esercizio 1932-33...	2.508.990	258.710	2.767.700			
	» 1931-32...	2.981.303	285.662	3.266.965			
	Differenza...	— 472.313	— 26.952	— 499.265	— 15,84	— 9,43	— 15,28
Trieste	esercizio 1932-33...	2.462.680	83.733	2.546.413			
	» 1931-32...	3.178.766	102.682	3.281.448			
	Differenza...	— 716.086	— 18.949	— 735.035	— 22,53	— 18,45	— 22,40
Genova	esercizio 1932-33...	5.464.023	316.197	5.780.220			
	» 1931-32...	6.091.470	349.607	6.441.077			
	Differenza...	— 627.447	— 33.410	— 660.857	— 10,30	— 9,56	— 10,26
Bologna	esercizio 1932-33...	1.945.673	219.789	2.165.462			
	» 1931-32...	2.151.369	239.671	2.391.040			
	Differenza...	— 205.696	— 19.882	— 225.578	— 9,56	— 8,29	— 9,43
Firenze.....	esercizio 1932-33...	3.434.983	316.459	3.751.442			
	» 1931-32...	3.837.729	357.588	4.195.317			
	Differenza...	— 402.746	— 41.129	— 443.875	— 10,49	— 11,50	— 10,58
Ancona	esercizio 1932-33...	1.332.482	157.467	1.489.949			
	» 1931-32...	1.440.279	177.056	1.617.335			
	Differenza...	— 107.797	— 19.589	— 127.386	— 7,48	— 11,06	— 7,88
Roma	esercizio 1932-33...	1.435.686	146.661	1.582.347			
	» 1931-32...	1.737.155	160.903	1.898.058			
	Differenza...	— 301.469	— 14.242	— 315.711	— 17,35	— 8,85	— 16,63
Napoli.....	esercizio 1932-33...	1.870.384	206.239	2.076.623			
	» 1931-32...	1.957.081	232.806	2.189.887			
	Differenza...	— 86.697	— 26.567	— 113.264	— 4,43	— 11,41	— 5,17
Bari.....	esercizio 1932-33...	1.253.188	114.515	1.367.703			
	» 1931-32...	1.185.812	115.419	1.301.231			
	Differenza...	+ 67.376	— 904	+ 66.472	+ 5,68	— 0,78	+ 5,11
Reggio Calabria.	esercizio 1932-33...	555.881	88.161	644.042			
	» 1931-32...	544.444	92.719	637.163			
	Differenza...	+ 11.437	— 4.558	+ 6.879	+ 2,10	— 4,92	+ 1,08
Palermo.....	esercizio 1932-33...	1.861.882	220.719	2.082.601			
	» 1931-32...	1.821.281	251.937	2.073.218			
	Differenza...	+ 40.601	— 31.218	+ 9.383	+ 2,23	— 12,39	+ 0,45
Cagliari	esercizio 1932-33...	270.355	56.450	326.805			
	» 1931-32...	262.638	63.346	325.984			
	Differenza...	+ 7.717	— 6.896	+ 821	+ 2,94	— 10,89	+ 0,25
TOTALI...	esercizio 1932-33...	32.105.771	3.238.723	35.344.494			
	» 1931-32...	36.742.108	3.662.059	40.404.167			
	Differenza...	— 4.636.337	— 423.336	— 5.059.673	— 12,62	— 11,56	— 12,52

Utilizzazione dei carri utili al traffico sulla rete a scartamento normale.

ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.

(Vedere Relazione a pag. 125, Capo VI).

ESERCIZI	MESE	Carri del parco F. S. (1)	Carri di altre Amministrazioni sulla rete esercitata	TOTALE	Carri delle ferrovie dello Stato fuori rete (2)	Carri F. S. guasti in officina nelle squadre di rialzo e nelle stazioni	Carri F. S. adibiti ai servizi interni della 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 per ogni 100 carri utili al carico presenti sulla rete esercitata	Ciclo medio del carro sulla rete — Giorni e ore	Portata media dei carri F. S. in dotazione
1	2	3	4	5 = 3 + 4	6	7	8	9	10 = 6 + 7 + 8 + 9	11 = 5 - 10	12	13 = (12:11) 100	14 = 11:12	15
1932	Luglio.....	146.285	3.566	149.851	6.130	15.223	4.990	26.777	53.120	90.731	15.786	16,32	6,3	
"	Agosto.....	145.804	3.541	149.435	6.939	15.118	4.990	22.558	49.605	99.830	16.216	16,24	6,4	
"	Settembre.....	145.493	3.953	149.446	6.481	15.686	4.990	22.026	49.183	100.263	16.582	16,54	6,1	
"	Ottobre.....	145.030	4.515	149.545	5.413	15.505	4.987	17.933	43.838	105.707	17.854	16,89	5,2	
"	Novembre.....	144.608	4.533	149.141	5.974	15.940	4.987	21.877	48.778	100.363	16.540	16,48	6,2	
"	Dicembre.....	144.110	4.129	148.239	5.001	15.699	4.987	27.131	52.818	95.421	15.403	16,14	6,6	
1932	2° Semestre.....	145.237	4.039	149.276	5.990	15.529	4.888	23.050	49.557	99.719	16.397	16,44	6,2	
1931	2° Semestre.....	150.130	5.711	155.841	6.689	15.444	5.140	16.149	43.422	112.419	18.783	16,71	6,0	
1933	Gennaio.....	143.621	3.783	147.404	4.571	15.460	6.587	30.888	57.506	89.898	14.190	15,78	6,8	
"	Febbraio.....	143.180	3.583	146.763	4.530	15.566	6.587	25.924	52.607	94.156	14.572	15,48	6,1	
"	Marzo.....	142.670	3.705	146.375	5.553	16.277	6.587	24.680	53.097	93.278	14.904	15,98	6,6	
"	Aprile.....	142.167	3.517	145.684	5.389	16.804	6.670	27.362	56.225	89.459	14.986	16,75	5,2	
"	Maggio.....	141.677	3.361	145.038	5.483	16.464	7.870	24.768	54.585	90.453	14.986	16,57	6,1	
"	Giugno.....	141.230	3.450	144.680	6.045	16.138	8.457	25.861	56.501	88.179	14.726	16,70	6,0	
1933	1° Semestre.....	142.425	3.566	145.991	5.262	16.118	7.128	26.561	55.067	90.904	14.727	16,20	6,4	
1932	1° Semestre.....	148.062	3.853	151.915	4.915	15.195	5.078	28.301	53.489	98.426	16.103	16,36	6,3	—
Esercizio 1932-33.....		143.831	3.803	147.634	5.626	15.823	6.057	24.815	52.322	95.312	15.562	16,33	6,3	18,90
Esercizio 1931-32.....		149.096	4.782	153.878	5.802	15.320	5.109	22.225	48.456	105.422	17.443	16,55	6,1	18,32
Esercizio 1930-31.....		150.735	7.421	158.156	7.294	12.155	5.143	15.520	40.112	118.044	19.801	16,77	5,23	18,28
Esercizio 1929-30.....		153.326	9.624	162.950	8.030	12.628	5.394	8.150	34.202	128.748	22.262	17,29	5,19	18,16
Esercizio 1928-29.....		154.577	9.272	163.849	8.971	16.487	4.216	4.792	34.466	129.383	21.960	16,97	5,21	18,07
Esercizio 1927-28.....		153.343	8.966	162.309	8.348	18.855	4.500	7.666	39.369	122.940	20.892	16,99	5,21	17,91
Esercizio 1926-27.....		152.490	12.274	164.764	10.262	20.213	4.416	—	34.891	129.873	21.715	16,72	5,23	17,96
Esercizio 1925-26.....		153.329	11.376	164.705	9.229	21.762	3.916	—	34.907	129.798	21.580	16,63	6 —	17,96
Esercizio 1924-25.....		154.638	12.090	166.728	10.173	18.262	3.625	—	32.060	134.668	21.303	15,82	6,7	18,00
Esercizio 1923-24.....		154.738	8.278	163.016	13.691	18.879	3.833	7.858	44.261	118.755	18.466	15,55	6,10	17,95
Esercizio 1922-23.....		160.195	7.188	167.383	11.697	28.270	4.633	8.057	52.657	114.726	15.830	13,80	7,6	18,15
Esercizio 1913-14.....		101.244	5.387	106.631	5.699	10.374	3.550	319	19.942	86.689	14.586	16,83	5,23	—

(1) Fra i carri F. S. sono compresi i carri esteri provenienti dalla guerra. Non sono compresi i carri a scartamento ridotto della rete Sicula, nè quelli di ditte private iscritti nel parco F. S.

(2) Compresi i carri F. S. sequestrati dal nemico all'inizio della guerra ed i carri F. S. perduti in seguito alla ritirata del novembre 1917, non restituiti.

Percorso medio dei trasporti, tonnellate-chilometro e intensità media chilometrica del traffico merci.

ESERCIZI DAL 1905-06 AL 1932-33. - (Rete a scartamento normale).

(Vedere Relazione a pagg. 118 e 125, Capo VI).

ESERCIZI	Peso delle merci accettate pel trasporto (escluso il bestiame)	Quantità degli assi di carri caricati con merci (escluso il bestiame)	Carico medio per asse	PERCORRENZA DEI CARRI SULLA RETE ESERCITATA				Percorso medio del carico medio per asse	Tonnellate-chilometro approssimative di traffico merci (escluso il bestiame)	Intensità media del traffico merci per chilometro di rete esercitata
				a carico (escluso il bestiame)	a vuoto	Media per asse di carro circolante				
						a carico con merci e bestiame	a vuoto			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	tonn.	assi	tonn.	assi-chilom.	assi-chilom.	chilom.	chilom.	chilom.	tonn.-chilom.	tonn.-chilom.
1905-06.....	27.340.526	6.784.565	4,030	1.214.861.926	360.220.440	9.874	2.904	179,06	4.895.893.562	377.740
1906-07.....	29.751.614	7.566.725	3,932	1.260.094.992	348.753.516	9.682	2.652	166,53	4.954.693.509	370.417
1907-08.....	32.635.763	8.115.079	4,022	1.350.179.666	391.495.543	9.955	2.859	166,38	5.430.422.617	405.831
1908-09.....	34.142.073	8.323.061	4,102	1.381.564.856	380.270.106	9.852	2.673	165,99	5.667.179.039	428.261
1909-10.....	35.600.512	8.563.540	4,157	1.463.182.592	404.119.584	10.076	2.727	170,86	6.082.450.035	458.637
1910-11.....	37.564.211	8.828.812	4,254	1.453.078.557	425.984.871	9.789	2.773	164,58	6.182.317.846	462.922
1911-12.....	39.101.419	9.227.343	4,237	1.530.613.347	433.529.571	9.956	2.716	165,88	6.486.143.384	485.853
1912-13.....	40.881.465	9.534.686	4,287	1.590.461.398	465.097.923	9.833	2.772	166,81	6.819.437.177	502.649
1913-14.....	41.421.872	9.708.135	4,267	1.657.015.159	469.498.965	9.849	2.687	170,68	7.069.885.113	519.119
1914-15.....	37.660.475	8.777.274	4,291	1.665.023.733	543.918.017	9.625	2.982	189,70	7.144.192.107	521.170
1915-16.....	38.283.443	9.002.164	4,252	2.063.267.131	741.915.033	11.201	3.817	229,20	8.774.565.136	634.780
1916-17.....	40.534.965	8.648.152	4,687	2.364.625.184	846.444.733	12.370	4.272	273,43	11.083.475.480	799.212
1917-18.....	38.653.428	8.021.966	4,818	2.205.571.137	767.279.146	10.807	3.666	274,94	10.627.373.404	779.076
1918-19.....	38.994.129	8.321.484	4,686	2.190.833.252	634.300.772	9.801	2.803	263,27	10.265.984.342	716.048
1919-20.....	39.727.332	7.878.188	5,043	1.942.529.121	430.788.310	8.455	1.830	246,57	9.795.568.251	639.022
1920-21.....	38.806.714	7.922.558	4,899	1.759.912.870	435.275.570	7.091	1.721	222,14	8.620.523.237	551.608
1921-22.....	41.677.670	8.601.196	4,843	1.775.370.823	525.684.495	6.872	2.035	206,41	8.598.120.896	549.682
1922-23.....	48.422.591	10.112.025	5,107	1.934.050.062	572.695.069	7.984	2.303	191,26	9.877.193.666	628.840
1923-24.....	54.145.809	11.470.491	5,025	2.047.553.741	611.525.228	8.711	2.539	178,56	10.463.052.948	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
1925-27.....	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
1927-28.....	61.868.949	12.785.013	5,228	2.269.594.715	837.809.410	9.330	3.361	177,52	11.711.094.792	740.131
1928-29.....	64.489.503	13.337.859	5,248	2.357.936.293	846.433.594	9.195	3.227	176,78	12.200.061.009	766.576
1929-30.....	65.274.134	13.642.705	5,314	2.450.125.112	939.263.324	9.594	3.598	179,59	12.804.058.758	801.908
1930-31.....	55.118.794	11.955.140	5,310	2.254.157.031	885.770.694	9.425	3.704	188,55	11.543.675.929	718.292
1931-32.....	46.277.996	10.582.695	5,064	2.043.083.384	828.484.237	9.803	3.879	193,06	10.077.928.227	625.065
1932-33.....	40.436.661	9.471.806	5,000	1.861.558.100	757.688.400	9.882	3.918	196,54	9.111.572.039	565.129

NB. - Nel determinare il carico medio per asse non si tiene conto dei carri caricati con bestiame, nonché dei misti formati con merce di transito.

Carico complessivo per Compartimento e per mese.

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione pag. III, Capo VI).

ANNO	MESE	MERCÌ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collette				completi	misti con merci di stazione	di transito					bestiame
Compartimento di Torino														
1932	Luglio	328.339	39.399	57.030	424.768	—	25.367	13.396	7.657	767	4.401	51.588	—	9,84
	Agosto	320.740	34.855	50.941	406.536	—	24.366	12.352	7.274	894	4.036	48.922	—	9,98
	Settembre	341.713	40.439	45.245	427.397	—	26.615	13.590	7.824	794	3.576	52.399	—	9,76
	Ottobre	373.884	47.323	45.877	467.084	—	29.667	15.468	8.315	790	3.617	57.857	—	9,58
	Novembre	349.750	44.948	43.943	438.641	—	27.101	14.336	7.484	684	3.372	52.977	—	9,79
	Dicembre	301.601	45.540	43.505	390.646	—	23.308	14.226	8.016	752	3.396	49.691	—	9,55
1932	2° Semestre	2.016.027	252.504	286.541	2.555.072	— 13,76	156.417	83.368	46.570	4.681	22.398	313.434	— 11,52	9,74
1931	2° Semestre	2.493.050	296.126	173.750	2.962.926	—	192.275	87.815	52.748	7.150	14.239	354.227	—	10,07
1933	Gennaio	283.134	35.783	27.544	346.461	—	21.206	11.225	8.215	850	2.220	43.716	—	10,00
	Febbraio	300.533	34.190	24.991	359.714	—	22.634	11.441	7.044	1.037	1.917	44.073	—	9,99
	Marzo	367.855	42.435	31.183	441.473	—	26.945	13.762	7.744	1.015	2.388	51.854	—	10,24
	Aprile	303.836	35.376	25.506	364.718	—	21.947	11.711	7.272	908	1.952	43.790	—	10,24
	Maggio	323.330	41.452	25.768	390.550	—	23.349	13.178	7.656	849	1.993	47.025	—	10,14
	Giugno	322.397	41.696	36.445	400.538	—	22.812	12.143	7.612	640	2.561	45.768	—	10,68
1933	1° Semestre	1.901.385	230.932	171.437	2.303.454	— 6,22	138.893	73.460	45.543	5.299	13.031	276.226	— 11,17	10,23
1932	1° Semestre	1.955.429	253.226	247.741	2.456.396	—	152.691	82.390	49.955	7.107	18.822	310.965	—	9,67
Esercizio 1932-33		3.917.112	483.436	457.978	4.858.526	— 10,35	295.310	156.828	92.113	9.980	35.429	589.660	— 11,35	9,96
Esercizio 1931-32		4.448.479	549.352	421.491	5.419.322	—	344.966	170.205	102.703	14.257	33.061	665.192	—	9,89
Compartimento di Milano														
1932	Luglio	354.698	49.325	58.328	462.351	—	27.802	16.612	6.467	597	4.618	56.096	—	9,43
	Agosto	370.110	45.665	41.429	457.204	—	29.214	15.569	5.636	801	3.253	54.473	—	9,53
	Settembre	404.077	52.951	40.604	497.632	—	31.792	17.049	7.223	1.047	3.110	60.212	—	9,58
	Ottobre	418.268	57.025	53.346	528.639	—	33.436	18.572	7.368	1.149	3.727	64.252	—	9,48
	Novembre	327.231	53.148	54.435	434.814	—	26.010	17.144	7.301	966	3.984	55.405	—	9,22
	Dicembre	278.300	49.771	58.018	386.089	—	22.562	16.565	9.160	741	4.192	53.220	—	8,91
1932	2° Semestre	2.152.684	307.885	306.160	2.766.729	— 25,86	170.816	101.502	43.155	5.301	22.884	343.658	— 20,56	9,37
1931	2° Semestre	2.998.506	374.964	358.513	3.731.983	—	234.187	118.245	48.030	6.407	25.717	432.586	—	9,87
1933	Gennaio	246.614	41.579	45.146	333.339	—	19.940	14.836	9.562	646	3.294	48.278	—	8,76
	Febbraio	281.420	40.870	36.213	358.503	—	21.998	14.667	8.691	573	2.608	48.537	—	9,13
	Marzo	297.568	47.865	59.458	404.891	—	24.042	16.722	9.979	645	4.680	56.068	—	8,91
	Aprile	246.994	43.035	60.785	350.814	—	19.832	14.734	9.260	682	4.772	49.280	—	8,92
	Maggio	284.550	45.020	63.804	394.274	—	22.697	16.033	9.585	718	4.836	53.869	—	9,05
	Giugno	282.622	43.933	48.217	373.872	—	22.332	14.955	9.181	603	3.764	50.835	—	9,11
1933	1° Semestre	1.639.768	262.302	313.623	2.215.693	— 21,00	130.841	91.847	56.258	3.867	23.954	306.867	— 11,59	8,98
1932	1° Semestre	2.105.796	308.347	390.770	2.804.913	—	166.745	104.360	42.461	4.580	28.939	347.085	—	9,35
Esercizio 1932-33		3.792.452	570.187	619.783	4.982.422	— 23,78	301.657	193.449	99.413	9.168	48.838	650.525	— 16,56	9,19
Esercizio 1931-32		5.104.302	683.311	749.283	6.536.896	—	400.932	222.605	90.491	10.987	54.656	779.671	—	9,64

ANNO	MESE	MERCİ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collette				completi	misti con merci di stazione	di transito					bestiame
Compartimento di Venezia														
<i>a) scartamento normale</i>														
1932	Luglio	226.973	21.699	50.193	298.865	—	18.216	6.796	5.488	744	3.403	34.647	—	10,52
»	Agosto	255.106	26.105	41.645	322.856	—	23.274	6.975	5.526	859	2.735	39.369	—	9,79
»	Settembre	241.097	24.917	33.871	299.885	—	19.376	7.480	6.033	1.134	2.615	36.638	—	10,18
»	Ottobre	237.582	25.936	29.586	293.104	—	19.149	8.388	6.600	1.011	2.570	37.718	—	9,74
»	Novembre	213.149	24.548	39.381	277.078	—	17.050	7.411	6.095	733	3.155	34.444	—	10,03
»	Dicembre	230.268	21.675	36.797	288.740	—	17.816	7.321	5.993	721	2.819	34.670	—	10,33
1932	2° Semestre	1.404.175	144.880	231.473	1.780.528	— 18,13	114.881	44.371	35.735	5.202	17.227	217.486	— 14,00	10,08
1931	2° Semestre	1.675.521	157.626	341.623	2.174.770	—	134.812	42.198	44.357	6.023	25.514	252.904	—	10,74
1933	Gennaio	188.678	17.782	30.591	237.051	—	14.860	6.250	5.414	679	2.479	29.682	—	10,05
»	Febbraio	181.886	16.898	32.289	231.073	—	14.093	5.751	5.102	575	2.571	28.092	—	10,31
»	Marzo	209.539	20.589	49.827	279.955	—	15.981	6.959	6.362	680	3.669	33.651	—	10,52
»	Aprile	165.692	18.375	38.325	222.392	—	12.441	6.266	5.568	419	2.828	27.522	—	10,33
»	Maggio	179.903	19.796	40.918	240.617	—	13.469	6.105	6.261	525	3.202	29.622	—	10,54
»	Giugno	179.117	20.390	51.297	250.804	—	13.622	5.694	5.906	479	3.996	29.697	—	10,76
1933	1° Semestre	1.104.815	113.830	243.247	1.461.892	— 15,50	84.466	37.025	34.613	3.357	18.805	178.266	— 12,33	10,42
1932	1° Semestre	1.305.782	128.036	296.281	1.730.099	—	102.776	42.868	33.312	3.961	20.129	203.346	—	10,42
Esercizio 1932-33		2.508.990	258.710	474.720	3.242.420	— 18,96	199.347	81.396	70.948	8.559	36.102	395.752	— 13,28	10,23
Esercizio 1931-32		2.981.303	285.662	637.904	3.904.869	—	237.588	85.066	77.609	9.984	45.943	456.250	—	10,59
<i>b) scartamento ridotto</i>														
(Trento T. V. - Malè e Chiusa - Plan Val Gardena).														
1932	Luglio	5.538	911	—	6.449	—	780	233	22	—	—	1.035	—	6,36
»	Agosto	5.341	964	—	6.305	—	821	208	20	2	—	1.051	—	5,99
»	Settembre	4.550	851	—	5.381	—	615	189	14	—	—	818	—	6,69
»	Ottobre	2.017	986	—	3.003	—	337	180	5	—	—	522	—	5,81
»	Novembre	1.777	897	—	2.674	—	313	162	8	—	—	483	—	5,63
»	Dicembre	1.427	651	—	2.078	—	223	110	16	—	—	319	—	6,24
1932	2° Semestre	20.630	5.280	—	25.880	— 21,95	3.089	1.082	85	2	—	4.258	— 20,78	6,20
1931	2° Semestre	26.522	6.648	—	33.170	—	3.856	1.513	6	—	—	5.375	—	6,18
1933	Gennaio	943	482	—	1.425	—	157	94	19	—	—	270	—	5,67
»	Febbraio	1.052	481	—	1.533	—	171	73	21	—	—	265	—	6,28
»	Marzo	1.415	573	—	1.988	—	225	94	41	—	—	360	—	6,37
»	Aprile	1.131	569	—	1.700	—	157	67	36	—	—	260	—	7,59
»	Maggio	1.978	952	—	2.930	—	271	151	46	—	—	468	—	6,94
»	Giugno	2.322	564	50	2.936	—	317	94	52	—	8	471	—	7,01
1933	1° Semestre	8.841	3.821	50	12.512	— 32,22	1.298	573	215	—	8	2.094	— 32,12	6,66
1932	1° Semestre	13.832	4.628	3	18.463	—	2.060	1.024	1	—	—	3.085	—	5,99
Esercizio 1932-33		28.471	8.881	50	38.402	— 25,82	4.387	1.655	300	2	8	6.352	— 24,82	6,35
Esercizio 1931-32		40.354	11.276	3	51.633	—	5.916	2.537	7	—	—	8.460	—	6,10

ANNO	MESE	MERCÌ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collettame				completi	misti con merci di stazione di transito	bestiame					
Compartimento di Trieste														
a) scartamento normale														
1932	Luglio	213.019	8.040	22.309	243.428	—	16.904	3.680	598	831	1.656	23.669	—	10,95
»	Agosto	196.496	7.985	21.168	225.649	—	16.049	3.573	616	1.191	1.549	22.978	—	10,66
»	Settembre	213.077	7.681	19.829	240.587	—	16.822	3.536	698	1.350	1.522	23.928	—	11 —
»	Ottobre	220.749	7.237	19.074	247.060	—	17.624	3.801	578	1.389	1.531	24.923	—	10,76
»	Novembre	217.967	6.773	15.242	239.982	—	16.862	3.440	883	1.115	1.138	23.438	—	11,19
»	Dicembre	210.166	6.910	17.682	234.758	—	16.315	3.060	1.166	1.267	1.270	23.078	—	11,37
1932	2° Semestre	1.271.474	44.628	115.384	1.431.484	— 29,87	100.576	21.090	4.530	7.143	8.688	142.614	— 29,87	10,88
1931	2° Semestre	1.815.692	54.484	173.853	2.044.029	—	145.596	20.164	8.161	6.134	12.822	192.877	—	11,45
1933	Gennaio	181.925	5.314	24.284	211.523	—	13.820	2.547	1.113	809	1.636	19.925	—	11,75
»	Febbraio	160.829	5.648	23.145	189.622	—	12.836	2.355	910	1.107	1.560	18.768	—	11,32
»	Marzo	194.816	8.998	20.838	224.652	—	15.090	2.628	1.138	1.492	1.429	21.777	—	11,73
»	Aprile	216.369	6.198	21.306	243.873	—	16.362	2.580	1.122	1.601	1.488	23.153	—	11,94
»	Maggio	233.424	6.739	26.424	266.587	—	17.678	2.769	1.512	2.061	1.798	25.818	—	11,98
»	Giugno	203.843	6.210	30.755	240.808	—	15.913	2.638	1.493	2.042	2.072	24.158	—	11,68
1933	1° Semestre	1.191.206	39.107	146.752	1.377.065	— 10,21	91.899	16.517	7.288	9.112	9.983	133.599	— 11,42	11,75
1932	1° Semestre	1.363.074	48.198	122.389	1.533.661	—	108.403	20.429	4.447	8.525	9.021	150.825	—	11,13
Esercizio 1932-33		2.462.680	83.733	292.116	2.808.529	— 21,50	192.275	36.607	11.827	16.255	18.649	276.613	— 19,81	11,35
Esercizio 1931-32		3.178.766	102.682	296.242	3.577.690	—	253.999	40.593	12.608	14.659	21.843	343.702	—	11,31
b) scartamento ridotto														
(Trieste C. M. - Parenzo)														
1932	Luglio	531	422	258	1.211	—	69	243	—	—	43	355	—	3,41
»	Agosto	331	356	273	960	—	49	206	23	6	47	331	—	3,18
»	Settembre	645	412	222	1.279	—	82	239	—	—	38	359	—	3,56
»	Ottobre	327	406	235	968	—	56	251	8	3	40	358	—	2,79
»	Novembre	347	430	244	1.021	—	50	238	4	1	35	328	—	3,16
»	Dicembre	276	402	191	869	—	45	238	—	—	32	315	—	2,76
1932	2° Semestre	2.457	2.428	1.423	6.308	— 7,83	351	1.415	35	10	235	2.046	+ 1,09	3,15
1931	2° Semestre	2.824	3.195	825	6.844	—	366	1.413	70	4	159	2.012	—	3,53
1933	Gennaio	236	329	228	793	—	38	206	—	—	35	279	—	2,84
»	Febbraio	365	327	514	1.206	—	87	184	—	7	84	362	—	3,40
»	Marzo	508	451	275	1.234	—	74	216	21	3	47	361	—	3,66
»	Aprile	222	316	216	754	—	42	155	—	2	37	276	—	2,75
»	Maggio	373	676	349	1.398	—	58	363	—	—	62	483	—	2,87
»	Giugno	354	310	233	897	—	50	190	—	—	38	278	—	3,23
1933	1° Semestre	2.858	2.409	1.815	6.282	— 22,83	349	1.354	21	12	303	2.039	— 5,47	3,13
1932	1° Semestre	3.390	2.999	1.752	8.141	—	457	1.343	66	2	289	2.157	—	3,90
Esercizio 1932-33		4.515	4.837	3.238	12.590	— 15,88	700	2.769	56	22	538	4.085	— 2,01	3,14
Esercizio 1931-32		6.214	6.194	2.577	14.985	—	823	2.756	136	6	448	4.169	—	3,72

Anno	MESE	MERCÌ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collettame				completi	misti con merci di stazione	di transito					bestiame
Compartimento di Genova														
1932	Luglio	501.744	27.051	32.359	561.154	—	34.424	9.435	2.748	100	2.701	49.408	—	12,05
»	Agosto	485.156	26.266	26.199	537.621	—	33.484	8.703	2.494	147	2.157	46.985	—	12,12
»	Settembre	432.239	27.964	36.032	496.235	—	29.574	9.410	2.379	120	2.683	44.166	—	11,91
»	Ottobre	486.436	29.535	46.529	562.500	—	33.038	9.569	3.229	148	3.376	49.360	—	12,23
»	Novembre	466.494	27.743	49.278	543.515	—	31.555	9.632	2.760	100	3.550	47.597	—	12,15
»	Dicembre	461.094	27.416	44.572	533.082	—	31.467	9.162	2.755	112	3.190	46.686	—	12,17
1932	2° Semestre	2.833.163	165.975	234.989	3.234.107	— 12,68	193.542	55.911	16.305	727	17.657	284.202	— 14,90	12,11
1931	2° Semestre	3.212.303	185.664	305.919	3.703.886	—	226.885	64.555	20.184	833	21.516	333.973	—	11,84
1933	Gennaio	454.108	23.701	41.525	519.334	—	31.158	8.373	2.597	96	2.914	45.138	—	12,24
»	Febbraio	443.468	23.113	40.528	507.109	—	30.293	8.076	2.603	98	2.914	43.984	—	12,28
»	Marzo	469.853	27.276	57.208	554.337	—	31.741	8.782	3.365	128	4.174	48.190	—	12,40
»	Aprile	410.092	23.585	68.624	502.301	—	27.995	8.406	2.757	141	4.780	44.079	—	12,20
»	Maggio	424.712	27.169	71.643	523.524	—	28.779	9.401	2.705	107	5.012	46.004	—	12,12
»	Giugno	428.627	25.378	39.738	493.743	—	28.613	8.287	2.871	123	3.049	42.943	—	12,36
1933	1° Semestre	2.630.860	150.222	319.266	3.100.348	— 3,83	178.579	51.325	16.898	693	22.843	270.338	— 8,09	12,27
1932	1° Semestre	2.879.167	163.943	180.663	3.223.773	—	203.909	57.901	17.360	781	14.201	294.152	—	11,68
Esercizio 1932-33		5.464.023	316.197	554.235	6.334.455	— 8,56	372.121	167.236	33.263	1.420	40.500	554.540	— 11,71	12,18
Esercizio 1931-32		6.091.470	349.607	486.582	6.927.659	—	430.794	122.456	37.544	1.614	35.717	628.125	—	11,76
Compartimento di Bologna														
1932	Luglio	212.530	19.217	31.416	263.163	—	19.704	6.804	8.353	1.482	2.675	39.018	—	9,0
»	Agosto	327.106	18.762	27.330	373.198	—	28.079	7.010	8.330	1.692	2.370	47.481	—	9,96
»	Settembre	278.369	20.935	21.279	320.583	—	22.127	7.483	8.706	1.586	1.999	41.901	—	10,14
»	Ottobre	194.694	23.047	23.528	241.269	—	16.186	9.050	9.394	2.468	2.120	39.218	—	8,82
»	Novembre	158.156	20.926	22.360	201.442	—	13.079	8.391	8.607	1.908	2.083	34.068	—	8,55
»	Dicembre	118.075	18.888	27.073	164.036	—	10.082	7.696	9.352	1.440	2.484	31.054	—	8,10
1932	2° Semestre	1.288.930	121.775	152.986	1.563.691	— 8,23	109.257	46.434	52.742	10.576	13.731	232.749	— 9,54	8,23
1931	2° Semestre	1.413.136	131.732	159.125	1.703.993	—	119.360	46.420	63.640	14.962	12.924	257.306	—	9,54
1933	Gennaio	101.579	14.920	25.304	141.803	—	8.697	5.415	8.835	1.272	2.220	26.439	—	8,68
»	Febbraio	95.857	13.678	20.192	129.727	—	8.143	4.952	7.326	942	1.784	23.147	—	8,72
»	Marzo	116.074	18.291	29.943	164.308	—	9.707	7.328	8.953	902	2.678	29.568	—	8,34
»	Aprile	103.029	15.840	36.508	155.377	—	8.498	5.750	8.592	757	2.986	26.583	—	9,02
»	Maggio	115.589	17.951	46.237	179.777	—	9.338	6.687	8.036	838	3.728	28.627	—	10,01
»	Giugno	124.615	17.334	44.621	186.570	—	10.479	6.203	7.557	923	3.383	28.545	—	9,30
1933	1° Semestre	656.743	98.014	202.805	957.522	— 8,82	54.862	36.335	48.299	5.834	16.779	182.909	— 11,16	8,86
1932	1° Semestre	738.233	107.939	201.799	1.047.971	—	63.423	43.781	53.943	6.044	16.178	183.369	—	8,49
Esercizio 1932-33		1.845.673	219.789	355.791	2.521.253	— 8,38	164.119	82.769	102.041	16.210	30.510	395.649	— 10,22	8,09
Esercizio 1931-32		2.151.369	239.671	360.924	2.751.964	—	182.783	90.201	117.583	21.006	29.102	440.675	—	9,11

ANNO	MESE	MERCÌ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collette				completi	niisti con merci di stazione	di transito					bestiame
Compartimento di Firenze														
1932	Luglio	272.782	25.446	41.340	339.568	—	19.647	9.930	8.668	604	3.260	42.109	—	10,34
»	Agosto	297.300	23.560	32.198	353.058	—	21.569	8.981	8.684	623	2.738	42.595	—	10,61
»	Settembre	349.035	27.616	35.412	412.063	—	24.992	10.632	8.558	922	3.052	48.156	—	10,65
»	Ottobre	342.684	28.548	37.620	408.852	—	24.569	11.228	9.346	870	3.142	49.155	—	10,50
»	Novembre	313.746	29.001	37.875	380.622	—	22.608	11.524	9.268	563	3.259	47.222	—	10,18
»	Dicembre	264.905	28.578	40.413	333.896	—	19.105	10.962	9.671	536	3.313	43.587	—	10,00
1932	2° Semestre	1.840.452	162.249	224.858	2.228.058	— 14,55	132.490	63.257	54.195	4.118	18.764	272.824	— 9,40	10,38
1931	2° Semestre	2.072.028	193.285	312.115	2.607.428	—	155.961	70.792	48.631	3.940	26.851	301.130	—	10,49
1933	Gennaio	269.707	24.313	44.989	339.009	—	19.175	9.284	8.279	719	3.700	41.157	—	10,54
»	Febbraio	250.119	24.181	38.477	312.777	—	18.294	9.059	7.809	824	3.124	39.110	—	10,26
»	Marzo	273.729	29.273	49.275	352.277	—	20.264	10.886	8.994	866	4.017	45.027	—	10,02
»	Aprile	264.899	24.460	36.650	326.009	—	18.920	9.097	8.075	749	3.000	39.841	—	10,51
»	Maggio	271.769	26.446	42.767	340.982	—	19.476	9.755	8.588	996	3.577	42.392	—	10,39
»	Giugno	264.308	25.037	42.867	332.212	—	18.020	9.042	8.290	739	3.765	39.856	—	10,78
1933	1° Semestre	1.594.531	153.710	255.025	2.003.266	— 8,80	114.149	57.123	50.035	4.893	21.183	247.383	— 7,46	10,41
1932	1° Semestre	1.765.701	164.303	286.013	2.216.017	—	126.064	62.702	52.169	3.992	22.388	267.315	—	10,49
Esercizio 1932-33		3.434.983	316.459	479.883	4.231.325	— 12,27	248.639	120.380	104.230	9.011	39.947	520.207	— 8,49	10,40
Esercizio 1931-32		3.837.729	357.588	628.128	4.823.445	—	276.980	133.494	100.800	7.932	49.239	568.445	—	10,49
Compartimento di Ancona														
1932	Luglio	114.177	13.045	25.306	152.528	—	8.857	4.417	3.694	965	2.138	20.071	—	9,90
»	Agosto	138.367	13.226	18.817	170.410	—	10.620	4.530	3.367	1.155	1.668	21.340	—	10,13
»	Settembre	154.650	14.747	20.755	190.152	—	11.861	5.108	3.848	935	1.801	23.553	—	10,13
»	Ottobre	176.803	16.259	17.087	210.149	—	14.454	5.568	4.448	1.011	1.465	26.946	—	9,78
»	Novembre	89.123	14.426	19.491	123.040	—	7.449	4.907	4.119	868	1.562	18.905	—	8,84
»	Dicembre	105.177	14.111	20.739	140.027	—	8.103	4.821	4.146	1.021	1.635	19.726	—	9,62
1932	2° Semestre	778.297	85.814	122.185	986.306	— 13,78	61.344	29.351	23.622	5.955	10.289	130.541	— 8,60	9,78
1931	2° Semestre	846.254	96.646	200.781	1.143.681	—	65.644	33.244	23.866	5.851	14.212	142.817	—	10,11
1933	Gennaio	97.914	11.333	18.103	127.350	—	8.073	4.145	3.501	1.100	1.430	18.249	—	8,33
»	Febbraio	93.924	10.689	19.196	123.809	—	7.513	3.818	3.147	735	1.523	16.736	—	9,63
»	Marzo	100.432	12.940	27.781	141.153	—	7.756	4.086	3.507	581	2.076	18.006	—	10,14
»	Aprile	91.477	11.790	28.784	132.051	—	6.806	3.719	3.143	447	2.033	16.148	—	10,52
»	Maggio	94.169	12.953	31.220	138.342	—	6.974	3.925	3.331	597	2.219	17.046	—	10,54
»	Giugno	76.269	11.948	29.209	117.426	—	5.598	3.701	3.134	493	2.309	15.235	—	10,11
1933	1° Semestre	554.185	71.653	154.293	780.131	— 8,09	42.720	23.394	19.763	3.953	11.690	101.420	— 8,10	10,04
1932	1° Semestre	594.025	80.410	156.303	830.738	—	45.980	27.053	20.646	4.622	12.060	110.361	—	9,76
Esercizio 1932-33		1.332.482	157.467	276.488	1.766.437	— 10,53	104.064	52.745	43.385	9.908	21.853	231.061	— 8,38	9,88
Esercizio 1931-32		1.440.279	177.056	357.084	1.974.419	—	111.624	60.297	44.512	10.473	26.272	253.178	—	9,96

Anno	MESE	MERCİ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collettame				completi	misti con merci di stazione di transito	bestiame					
Compartimento di Roma														
1932	Luglio	107.360	13.166	28.977	149.503	—	8.294	4.093	2.015	353	2.231	16.986	—	10, 23
»	Agosto	143.654	12.663	17.241	173.558	—	11.024	3.828	2.058	303	1.542	18.755	—	10, 59
»	Settembre	137.724	12.518	18.540	168.782	—	10.994	4.085	2.150	348	1.556	19.133	—	10, 15
»	Ottobre	131.985	13.671	17.687	163.343	—	10.416	4.217	2.492	647	1.501	19.273	—	10, 12
»	Novembre	143.647	14.202	15.429	173.278	—	10.545	4.408	2.629	398	1.398	19.378	—	10, 60
»	Dicembre	111.564	12.793	16.176	140.533	—	8.347	4.467	2.686	322	1.261	17.083	—	9, 98
1932	2° Semestre	775.934	79.013	114.050	968.997	- 21, 00	59.628	25.098	14.038	2.371	9.480	110.608	- 13, 41	10, 29
1931	2° Semestre	916.015	87.974	222.625	1.226.614	—	70.877	23.925	14.663	1.926	16.354	127.745	—	11, 04
1933	Gennaio	112.368	11.434	18.575	142.377	—	8.338	3.807	2.103	347	1.481	16.136	—	10, 45
»	Febbraio	108.404	11.197	17.456	137.057	—	8.248	3.797	2.363	357	1.387	16.152	—	10, 20
»	Marzo	135.445	11.883	27.230	174.558	—	9.890	4.309	2.551	301	2.324	19.375	—	10, 56
»	Aprile	111.253	10.242	23.643	145.138	—	8.262	3.735	2.187	217	1.889	16.620	—	10, 45
»	Maggio	106.215	10.334	44.824	161.373	—	8.195	3.536	2.380	531	2.988	17.639	—	10, 96
»	Giugno	86.067	12.558	36.477	135.102	—	6.730	3.338	2.494	946	2.787	16.295	—	10, 51
1933	1° Semestre	659.752	67.648	188.205	885.605	- 18, 08	49.683	22.522	14.447	2.729	12.856	102.217	- 10, 31	10, 53
1932	1° Semestre	821.140	72.929	199.211	1.093.280	—	61.009	24.276	12.467	1.648	14.573	113.973	—	10, 95
Esercizio 1932-33		1.435.886	146.661	232.255	1.884.602	- 19, 62	109.233	47.620	28.477	5.100	22.345	212.825	- 11, 95	10, 40
Esercizio 1931-32		1.737.155	160.903	421.836	2.319.894	—	131.886	48.201	27.139	3.571	30.927	241.718	—	10, 99
Compartimento di Napoli														
1932	Luglio	160.291	16.682	40.480	217.453	—	14.314	5.897	3.619	207	2.874	26.911	—	9, 42
»	Agosto	190.922	16.531	32.295	239.748	—	17.045	5.869	3.677	209	2.366	29.166	—	9, 48
»	Settembre	195.824	18.592	28.979	243.395	—	17.924	6.166	3.727	223	2.106	30.146	—	9, 29
»	Ottobre	159.485	20.712	33.971	214.168	—	14.243	7.071	3.435	306	2.441	27.496	—	9, 02
»	Novembre	149.655	19.751	34.235	203.641	—	12.733	6.376	3.766	205	2.868	26.008	—	9, 27
»	Dicembre	137.771	18.745	39.979	196.495	—	11.819	6.498	3.859	204	3.004	25.384	—	9, 22
1932	2° Semestre	993.948	111.013	209.839	1.314.800	- 12, 57	86.078	37.877	22.083	1.414	15.659	165.111	- 7, 95	9, 28
1931	2° Semestre	1.011.027	126.718	366.182	1.503.927	—	91.496	39.954	22.276	1.542	24.094	179.362	—	9, 67
1933	Gennaio	134.091	14.677	41.309	190.077	—	11.572	5.031	4.085	164	3.293	24.145	—	9, 55
»	Febbraio	135.296	14.252	32.096	181.644	—	12.576	5.137	3.310	156	2.493	23.672	—	8, 99
»	Marzo	146.508	16.364	39.968	202.840	—	13.173	5.846	3.589	177	3.117	25.902	—	9, 16
»	Aprile	124.102	15.321	52.291	191.714	—	11.083	5.108	3.286	133	3.855	23.465	—	9, 56
»	Maggio	158.606	17.808	81.051	257.465	—	13.555	5.941	3.652	202	5.398	28.748	—	10, 34
»	Giugno	177.833	16.804	57.904	252.541	—	15.137	5.515	3.539	167	4.138	28.496	—	10, 19
1933	1° Semestre	878.438	85.228	304.619	1.276.285	- 6, 42	77.096	32.678	21.461	999	22.294	154.428	- 4, 37	9, 67
1932	1° Semestre	946.054	106.088	311.730	1.363.872	—	82.842	36.422	20.339	1.009	20.881	161.493	—	9, 73
Esercizio 1932-33		1.870.384	208.239	514.558	2.591.181	- 9, 65	165.174	79.455	43.844	2.413	37.953	319.539	- 6, 25	9, 47
Esercizio 1931-32		1.957.081	232.806	677.912	2.867.799	—	174.338	76.376	42.615	2.551	44.975	340.855	—	9, 70

Segue: ALLEGATO N. 48.

ANNO	MESE	MERCÌ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collettane				completi	misti con merci						bestiame
				di stazione	di transito									
Compartimento di Bari														
1932	Luglio	110.059	8.799	11.994	130.852	—	8.916	3.785	1.783	96	988	15.568	—	9,56
»	Agosto	99.594	8.350	11.125	119.069	—	9.097	3.898	1.814	104	886	15.799	—	8,58
»	Settembre	108.615	9.831	13.000	132.446	—	9.444	4.121	1.870	125	1.061	16.621	—	8,99
»	Ottobre	164.697	12.573	11.458	188.728	—	12.932	4.671	1.984	146	1.003	20.736	—	10,14
»	Novembre	132.929	10.993	14.364	158.286	—	10.645	4.414	1.888	142	1.210	18.299	—	9,73
»	Dicembre	148.605	10.921	12.178	171.704	—	12.428	4.364	1.977	99	971	19.839	—	9,67
1932	2° Semestre	764.499	61.467	74.110	900.085	+ 1,29	63.482	25.253	11.316	712	6.119	106.862	+ 7,41	8,42
1931	2° Semestre	708.798	61.331	118.449	888.578	—	59.837	20.721	10.238	669	8.027	99.492	—	10,03
1933	Gennaio	89.604	9.204	14.277	113.085	—	7.430	3.975	1.559	92	1.101	14.157	—	9,04
»	Febbraio	74.513	9.460	19.128	103.101	—	6.379	3.557	1.803	97	1.317	13.153	—	9,16
»	Marzo	88.642	9.138	22.604	120.384	—	7.112	3.859	2.000	167	1.614	14.752	—	9,57
»	Aprile	74.549	8.130	23.402	106.081	—	6.099	3.325	1.789	69	1.551	12.833	—	9,67
»	Maggio	83.389	8.909	29.340	121.638	—	6.803	3.453	1.750	109	2.024	14.139	—	9,90
»	Giugno	77.992	8.207	27.755	113.954	—	6.368	3.268	1.605	112	1.908	13.261	—	9,87
1933	1° Semestre	488.689	53.048	136.806	678.543	+ 0,12	40.191	21.437	10.500	646	8.515	82.295	+ 0,46	9,53
1932	1° Semestre	477.014	54.088	90.462	621.564	—	41.681	22.625	9.903	694	7.018	81.921	—	8,71
Esercizio 1932-33		1.253.188	114.515	210.625	1.578.328	+ 4,51	103.653	46.690	21.822	1.358	15.634	189.157	+ 4,27	9,50
Esercizio 1931-32		1.185.812	115.419	208.911	1.510.142	—	101.518	43.346	20.141	1.363	15.045	181.413	—	9,44
Compartimento di Reggio Calabria														
1932	Luglio	44.959	7.374	21.638	73.971	—	4.160	1.882	1.907	132	1.726	9.807	—	9,52
»	Agosto	51.271	7.400	13.134	71.805	—	4.761	1.856	1.621	139	1.064	9.441	—	9,35
»	Settembre	49.295	8.019	14.938	72.252	—	4.433	2.005	1.616	204	1.160	9.418	—	9,51
»	Ottobre	59.251	8.678	18.437	86.366	—	5.322	2.128	1.981	177	1.384	10.992	—	9,78
»	Novembre	47.274	8.248	18.496	74.018	—	4.226	2.088	2.096	175	1.371	9.956	—	9,63
»	Dicembre	48.008	9.232	21.420	78.660	—	4.340	1.982	2.051	151	1.663	10.187	—	9,85
1932	2° Semestre	300.088	48.951	106.063	457.072	- 7,40	27.242	11.641	11.272	978	8.388	59.801	- 7,35	9,62
1931	2° Semestre	292.190	50.398	150.993	493.581	—	26.120	13.375	12.497	934	11.618	64.544	—	9,65
1933	Gennaio	43.866	6.867	20.919	71.652	—	4.224	1.747	1.771	163	1.554	9.459	—	9,52
»	Febbraio	47.786	6.330	17.882	71.998	—	4.291	1.715	1.397	203	1.422	9.028	—	7,97
»	Marzo	48.135	6.688	20.270	75.093	—	4.553	1.885	1.416	119	1.614	9.587	—	9,33
»	Aprile	42.409	5.928	22.744	71.081	—	4.151	1.635	1.360	111	1.697	8.954	—	9,50
»	Maggio	39.232	6.847	31.657	77.736	—	3.847	1.843	1.481	204	2.401	9.776	—	9,60
»	Giugno	34.395	6.550	27.652	68.597	—	3.218	1.738	1.368	211	2.206	8.741	—	9,58
1933	1° Semestre	255.823	39.210	141.124	436.157	- 5,87	24.294	10.563	8.793	1.011	10.804	55.545	- 6,60	9,53
1932	1° Semestre	252.254	42.321	168.775	463.350	—	22.952	11.244	11.479	800	12.997	59.472	—	9,82
Esercizio 1932-33		555.881	89.161	249.187	893.229	- 6,66	51.526	22.504	26.065	1.989	19.282	115.346	- 6,99	9,57
Esercizio 1931-32		544.444	92.719	319.768	956.931	—	49.072	24.619	23.976	1.734	24.615	124.016	—	9,73

Anno	MESE	MERCİ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collettame				completi	misti con merci di stazione di transito	bestiame					
Compartimento di Palermo														
<i>a) scartamento normale</i>														
1932	Luglio	135.775	18.930	16.296	171.001	—	11.446	6.952	1.065	186	1.502	21.151	—	59
»	Agosto	131.501	18.824	19.858	170.183	—	10.975	7.052	1.015	230	1.655	20.927	—	8,65
»	Settembre	132.223	19.854	23.587	175.664	—	10.943	7.140	1.093	92	1.910	21.178	—	8,79
»	Ottobre	163.688	21.686	20.208	205.582	—	13.147	7.301	1.146	201	1.616	23.411	—	9,32
»	Novembre	148.388	19.804	21.742	189.934	—	12.231	7.047	1.001	164	1.753	22.196	—	9,03
»	Dicembre	154.754	20.490	22.821	198.065	—	13.019	7.007	996	141	1.827	22.990	—	9,06
1932	2° Semestre	886.329	119.588	124.512	1.110.429	— 9,10	71.761	42.499	6.316	1.014	10.293	131.853	— 3,07	9 —
1931	2° Semestre	932.864	137.235	151.496	1.221.595	—	75.597	39.928	8.456	892	11.155	136.028	—	9,64
1933	Gennaio	156.940	16.778	23.851	197.569	—	13.160	6.452	903	255	1.930	22.700	—	9,17
»	Febbraio	164.655	15.647	25.194	205.496	—	13.798	5.859	864	251	1.887	22.659	—	9,53
»	Marzo	179.344	17.296	29.582	226.222	—	15.197	6.611	904	204	2.279	25.195	—	9,39
»	Aprile	174.302	16.954	33.303	224.559	—	14.971	6.103	833	152	2.488	24.547	—	9,53
»	Maggio	178.743	17.278	44.673	240.700	—	14.509	6.447	948	119	3.144	25.167	—	9,99
»	Giugno	141.569	17.178	26.270	185.017	—	11.384	6.353	959	155	2.046	20.897	—	9,35
1933	1° Semestre	895.553	101.131	182.879	1.279.563	+ 15,48	83.019	37.825	5.411	1.138	13.774	141.165	+ 9,38	9,50
1932	1° Semestre	888.417	114.702	104.909	1.108.028	—	72.836	40.187	6.267	1.248	8.522	129.060	—	9,12
Esercizio 1932-33		1.881.882	220.719	307.391	2.389.992	+ 2,59	154.780	80.324	11.727	2.160	24.037	273.018	+ 2,89	9,22
Esercizio 1931-32		1.821.281	251.937	256.405	2.329.623	—	148.433	80.115	14.723	2.140	19.677	265.088	—	9,39
<i>b) scartamento ridotto</i>														
1932	Luglio	12.967	2.373	2.270	17.610	—	1.248	602	66	5	210	2.131	—	8,55
»	Agosto	13.823	2.558	1.974	18.355	—	1.348	694	73	—	186	2.301	—	8,24
»	Settembre	18.483	2.914	3.110	24.507	—	1.747	764	58	9	241	2.819	—	8,91
»	Ottobre	18.168	2.800	2.123	23.091	—	1.756	742	73	—	189	2.760	—	8,59
»	Novembre	14.503	2.161	1.730	18.394	—	1.427	521	63	6	173	2.190	—	8,67
»	Dicembre	11.999	2.165	1.695	15.859	—	1.191	579	60	—	151	1.981	—	8,26
1932	2° Semestre	89.943	14.971	12.802	117.816	+ 15,20	8.717	3.902	393	20	1.150	14.182	+ 9,56	8,55
1931	2° Semestre	80.501	16.422	5.345	102.268	—	8.004	4.319	—	36	585	12.944	—	7,92
1933	Gennaio	10.702	1.942	1.681	14.325	—	1.061	548	97	—	163	1.869	—	8,08
»	Febbraio	11.864	1.859	2.059	15.782	—	1.050	546	85	13	206	1.900	—	8,76
»	Marzo	11.854	2.102	3.171	17.125	—	1.099	610	93	4	283	2.089	—	8,60
»	Aprile	11.703	1.978	3.724	17.405	—	1.087	625	100	5	338	2.155	—	8,49
»	Maggio	18.203	3.001	6.622	27.826	—	1.669	733	279	14	613	3.308	—	9,23
»	Giugno	10.253	1.920	2.681	14.854	—	969	403	224	12	233	1.841	—	9,25
1933	1° Semestre	74.577	12.802	19.938	107.317	+ 20,15	6.935	3.465	878	48	1.838	13.162	+ 13,10	8,77
1932	1° Semestre	64.759	13.237	11.322	89.318	—	6.589	3.879	—	61	1.108	11.637	—	7,72
Esercizio 1932-33		164.520	27.773	32.840	225.133	+ 17,51	15.852	7.387	1.271	68	2.986	27.344	+ 11,24	8,66
Esercizio 1931-32		145.260	29.659	16.667	191.586	—	14.593	8.198	—	97	1.693	24.581	—	7,82

Segue: ALLEGATO N. 48.

Anno	MESE	MERCİ CARICATE					CARRI CARICATI							
		per il pubblico		di servizio	TOTALE	Percentuale	per il pubblico			per servizio	TOTALE	Percentuale	Medio carico per carro Tonn.	
		a carro completo	in collettame				completi	misti con merci di stazione di di transito	bestiame					
Delegazione Esercizio di Cagliari														
1932	Luglio	22.573	4.466	3.088	30.127	—	1.873	1.020	—	248	276	3.417	—	9,51
»	Agosto	23.019	4.156	3.232	30.407	—	1.917	1.053	—	166	255	3.391	—	9,43
»	Settembre	25.025	4.339	5.512	34.876	—	1.990	1.104	—	172	420	3.686	—	9,92
»	Ottobre	29.224	5.232	6.954	41.410	—	2.212	1.170	—	100	468	3.950	—	10,76
»	Novembre	27.229	4.949	4.618	36.796	—	1.985	1.208	—	51	371	3.615	—	10,32
»	Dicembre	19.816	5.395	5.307	30.518	—	1.534	1.283	—	61	400	3.278	—	9,49
1932	2° Semestre	146.886	28.537	28.711	204.134	+ 0,56	11.511	6.838	—	788	2.190	21.337	+ 3,43	9,94
1932	2° Semestre	143.722	31.977	27.306	203.005	—	11.178	6.632	8	764	2.047	20.629	—	10,22
1933	Gennaio	13.685	5.269	3.095	22.049	—	1.138	1.158	—	115	253	2.664	—	8,65
»	Febbraio	17.147	4.697	1.232	23.076	—	1.378	1.050	—	69	113	2.610	—	9,08
»	Marzo	24.404	5.404	3.028	32.836	—	1.887	1.231	—	107	229	3.454	—	9,81
»	Aprile	16.499	4.611	2.460	23.570	—	1.359	1.131	—	135	193	2.818	—	8,78
»	Maggio	27.621	4.232	3.219	35.072	—	1.990	1.187	—	315	248	3.740	—	10,24
»	Giugno	24.113	3.700	5.412	33.225	—	1.698	1.071	—	234	412	3.415	—	10,44
1933	1° Semestre	123.488	27.913	18.446	169.828	- 2,59	9.450	6.828	—	975	1.448	18.761	+ 2,74	9,58
1932	1° Semestre	118.916	31.369	24.053	174.338	—	9.430	6.238	1	679	1.855	18.203	—	9,95
Esercizio 1932-33		270.355	56.450	47.157	373.962	- 0,90	20.961	13.666	—	1.773	3.638	40.038	+ 3,11	9,77
Esercizio 1931-32		262.638	63.346	51.359	377.343	—	20.608	12.870	9	1.443	3.902	38.832	—	10,09

Tonnellaggio e prodotto delle principali merci trasportate per conto del pubblico.

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. 121. Capo VI).

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	Prodotto
		Numero	Tonnellate	Lire	
1	Acidi { a) cloridrico P.V. b) solforico P.V. c) altri P.V.	1.353	11.227	576.167	
		6.228	69.918	2.661.995	
		1.733	20.332	1.800.282	
2	Acque minerali naturali ed artificiali P.V.	953	8.406	811.132	
3	Agrumi G.V.	62.698	683.887	43.960.805	
4	Alcool amilico, etilico, metilico P.V.	2.997	32.229	2.406.626	
5	Alluminio in pani, lamiere, lavori e rottami P.V.	1.498	12.518	1.051.199	
6	Ambrogette di asfalto, cemento, grès, terra cotta, pietra e vetro .. P.V.	5.470	61.041	3.688.054	
7	Ammonio { a) nitrato P.V. b) solfato P.V.	2.254	23.300	1.873.052	
		9.881	116.484	7.044.558	
8	Asfalto { a) in pezzi ed in polvere P.V. b) mastice ed in pani P.V.	1.502	27.158	1.083.523	
		1.604	23.697	910.319	
9	Automobili montati e smontati P.V.	3.065	6.731	1.054.674	
10	Barbabietole P.V.	22.428	320.013	5.914.680	
11	Benzina P.V.	32.444	422.102	31.952.103	
12	Bestiame vivo (sciolto) capi (*) G.V.	89.310	1.573.098	29.949.967	
13	Birra { G.V. P.V.	1.093	8.364	838.269	
		1.036	8.818	447.269	
14	Bitume solido e liquido P.V.	5.821	67.199	3.627.844	
15	Burro naturale G.V.	576	4.319	397.555	
16	Caffè P.V.	1.018	9.017	482.921	
17	Calce viva e spenta P.V.	16.411	229.477	5.530.436	
18	Calciocianamide P.V.	9.457	87.297	6.330.376	
19	Calcio (nitrato di) P.V.	6.455	67.259	3.918.308	
20	Caldaie P.V.	3.996	38.305	3.350.782	
21	Canapa indigena, esotica anche pettinata e tinta P.V.	679	4.493	471.083	
22	Caolino P.V.	2.167	35.510	1.721.398	
23	Carbone fossile { a) litantrace e antracite in pezzi e in polvere ... P.V. b) formelle P.V.	290.638	5.287.635	123.523.389	
		6.517	102.071	2.259.792	
24	Carbone vegetale P.V.	32.544	253.953	12.242.561	
25	Carni macellate (fresche e congelate) G.V.	4.727	37.249	1.971.910	
26	Carta { a) bianca o tinta in pasta, anche rigata, in rotoli, in fogli, in strisce P.V. b) da involti e carta paglia P.V. c) fuori d'uso e da macero P.V.	6.221	68.306	2.561.595	
		2.283	20.194	205.444	
		1.605	15.175	737.981	
27	Cartoni ordinari P.V.	2.747	27.078	1.892.295	

(*) Non addizionato.

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	Prodotto	
		Numero	Tonnellate	Lire		
28	Catrame minerale liquido e solido	P.V.	2.327	30.118	1.617.674	
29	Cellulosa e pasta di legno meccanica.....	P.V.	9.773	153.410	8.689.295	
30	Cemento comune	P.V.	55.272	883.505	23.880.378	
31	Cereali (escluso il frumento, il granoturco ed il riso) cioè: avena, durra, farro, orzo, segala e spelta.....	P.V.	8.401	87.594	3.682.775	
32	Coke di carbone fossile	P.V.	83.417	1.110.303	26.106.188	
33	Coke di petrolio.....	P.V.	2.602	41.171	2.655.207	
34	Colofonia.....	P.V.	1.094	11.105	619.200	
35	Concimi chimici non nominati	P.V.	703	6.492	233.105	
36	Concimi naturali.....	P.V.	4.103	53.134	878.191	
37	Cotone greggio.....	P.V.	8.137	92.746	4.903.064	
38	Crusca, cruschetto e tritello	P.V.	10.351	78.371	3.467.998	
39	Eternit e salonit	P.V.	1.891	14.192	1.739.707	
40	Farina di frumento	P.V.	73.277	683.983	24.571.804	
41	Farina di granoturco	P.V.	4.167	28.250	989.435	
42	Ferro ed acciaio {	a) billettes, blooms, lingotti.....	P.V.	11.560	209.340	5.057.851
		b) barre e verghe.....	P.V.	40.370	602.661	25.827.628
		c) lamiere e lamierine	P.V.	16.653	202.855	12.927.166
		d) lavori, (alberi, assi, filo, tubi, ecc.)	P.V.	27.826	246.834	19.931.231
		e) rotaie	P.V.	1.573	35.669	2.013.100
		f) rottami e scarti ed avanzi di lavorazione.....	P.V.	62.272	1.019.966	27.875.478
43	Fibre vegetali tessili (escluso il cotone e la canapa) cioè: juta, kapoc cocco, sparto, lino, ecc.....	P.V.	1.760	19.016	939.042	
44	Fieno	P.V.	14.044	91.857	3.540.756	
45	Filati di fibre vegetali {	a) di cotone	P.V.	5.725	33.965	2.960.148
		b) di canapa.....	P.V.	400	2.193	261.542
		c) altri	P.V.	566	4.486	187.315
46	Formaggio	G.V.	3.646	29.841	2.534.542	
		P.V.	3.529	21.850	2.137.276	
47	Fosforiti {	a) allo stato naturale	P.V.	18.913	339.369	7.076.994
		b) preparate per concime; perfosfati e superfosfati	P.V.	46.788	593.102	12.468.497
48	Frumento	P.V.	135.391	1.061.040	64.873.490	
49	Frutta secca e fresca, compresi i fichi, le mandorle, le mele, le pere, le prugne e le noci	G.V.	47.043	351.842	24.732.001	
		P.V.	13.713	133.652	6.120.820	
50	Frutta ed ortaggi preparati e conservati; marmellata di frutta ..	G.V.	3.793	48.655	1.937.547	
		P.V.	2.970	21.583	1.190.691	
51	Gesso in polvere (calcinato o no)	P.V.	6.526	73.195	3.203.037	
52	Ghiaia, ciottoli (esclusi quelli di quarzo)	P.V.	11.088	194.373	2.692.637	
53	Ghisa {	a) in pani	P.V.	5.534	104.426	4.877.445
		b) in lavori	P.V.	9.066	88.666	6.209.593
54	Gomma elastica, greggia ed in lavori	P.V.	1.765	13.643	838.322	

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	Prodotto
		Numero	Tonnellate	Lire	
55	Granturco..... P.V.	27.462	300.458	9.713.566	
56	Lana { a) naturale (sudicia o lavata)..... P.V.	10.805	83.427	6.382.222	
	{ b) filati e tessuti..... P.V.	790	3.423	388.097	
57	Latte fresco, sterilizzato e condensato..... G.V.	3.607	19.676	1.038.306	
58	Legna da ardere e fascine di minuta legna..... P.V.	16.120	196.262	8.014.661	
59	Legname comune { a) tronchi..... P.V.	16.552	233.002	9.270.532	
	{ b) segato..... P.V.	68.370	910.570	61.497.682	
60	Legname da ebanisti, greggio e segato..... P.V.	3.495	37.827	2.087.205	
61	Legni concianti e tintoriali..... P.V.	10.132	126.988	5.667.795	
62	Legumi secchi..... P.V.	17.081	144.864	5.767.093	
63	Lignite..... P.V.	18.394	274.005	4.260.258	
64	Macchine { a) agrarie..... P.V.	4.116	20.217	2.008.048	
	{ b) altre e meccanismi..... P.V.	8.004	60.262	7.251.157	
65	Marmo { a) blocchi..... P.V.	3.626	58.370	2.996.943	
	{ b) lastre..... P.V.	4.764	60.805	3.496.321	
	{ c) lavori..... P.V.	856	5.699	495.699	
	{ d) rottami, scaglie, frantumi..... P.V.	8.558	202.150	3.474.761	
66	Masserizie (sgomberi)..... P.V.	12.566	40.489	6.721.366	
67	Mattoni di argilla comune, pieni e forati..... P.V.	29.637	450.550	11.304.106	
68	Mattoni refrettari..... P.V.	5.160	71.955	3.478.070	
69	Melazzo..... P.V.	4.160	67.196	3.105.722	
70	Merci varie a carro (groupages)..... P.V.	1.497	11.348	759.929	
71	Minerali { a) di cromo, di manganese, di rame, di piombo, di zinco P.V.	2.797	49.332	1.574.081	
	{ b) di ferro (escluse le pirite di ferro)..... P.V.	604	12.311	408.280	
72	Oli minerali e residui della loro distillazione { a) destinati ad essere impiegati direttamente ed esclusivamente come combustibili..... P.V.	38.515	565.326	30.624.808	
	{ b) destinati ad altri usi..... P.V.	9.102	90.039	7.251.060	
73	Oli vegetali { a) di oliva..... P.V.	1.043	15.555	392.985	
	{ b) altri..... P.V.	13.785	131.813	12.147.040	
	{ b) altri..... G.V.	—	—	—	
	{ b) altri..... P.V.	7.886	89.108	6.218.125	
74	Olive fresche e secche..... P.V.	1.594	13.233	565.907	
75	Ortaggi, legumi freschi, aglio e cipolle..... G.V.	42.393	387.572	29.297.793	
	{ P.V.	3.136	33.114	814.270	
76	Paglia comune..... P.V.	21.369	136.866	5.335.260	
77	Panelli di cereali e di semi oleosi..... P.V.	4.400	50.618	1.878.044	
78	Pasta da minestra..... P.V.	14.854	100.017	6.873.504	
79	Patate..... G.V.	21.130	285.263	17.726.606	
	{ P.V.	5.900	46.023	1.384.524	
80	Pelli di grossi animali, fresche, secche ed anche conciate..... P.V.	4.019	27.780	2.119.160	

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Quantità delle spedizioni		Tonnellaggio	Prodotto	
		Numero		Tonnellate	Lire	
81	Pesci vivi o morti, freschi o congelati e pesci affumicati, salati, secchi, sott'olio e comunque preparati G.V.	1.086		6.554	1.088.380	
82	Pesci affumicati, secchi, sott'olio, e comunque preparati P.V.	4.607		30.023	1.887.462	
83	Petrolio..... P.V.	13.515		159.772	11.879.020	
84	Pietre { a) greggie o semplicemente squadrate..... P.V.	15.355		290.129	7.969.200	
		b) lastre P.V.	167		1.740	138.067
			c) lavori P.V.	381		3.496
85	Pietra da calce cruda P.V.	1.521		27.136	423.801	
86	Pietra da cemento cruda P.V.	1.225		22.763	289.531	
87	Pietra da gesso cruda P.V.	3.013		55.246	1.074.647	
88	Pietrisco P.V.	33.354		609.255	9.301.554	
89	Piombo (pani, lastre, lavori e rottami)..... P.V.	2.349		29.502	1.504.397	
90	Pirite { a) minerale (di) P.V.	21.427		417.624	13.408.994	
		b) ceneri (di)..... P.V.	7.240		141.038	2.854.786
91	Pomodoro fresco G.V.	13.287		122.202	6.386.210	
92	Pozzolana P.V.	5.752		111.860	1.075.074	
93	Quarzo in pezzi ed in polvere P.V.	9.982		187.481	4.658.170	
94	Rame (pani, masse, lavori, lastre, rottami) P.V.	3.296		35.614	2.144.746	
95	Rayon e simili fibre artificiali, in fili, tessuti e lavori..... P.V.	2.243		13.969	1.180.000	
96	Recipienti per il trasporto delle merci { a) di ferro P.V.	8.325		29.204	2.274.287	
		b) di legno P.V.	16.704		49.251	3.874.374
		c) di vetro P.V.	2.617		7.440	705.737
97	Riso, risino e risone..... P.V.	37.200		345.615	12.296.814	
98	Sabbie da costruzione P.V.	14.543		224.037	4.152.345	
99	Sabbie per vetrerie e per segare i marmi P.V.	7.962		149.734	3.617.686	
100	Sacchi ed imballaggi di tela, nuovi ed usati P.V.	4.098		22.799	1.797.185	
101	Sale comune, sale marino e salgemma P.V.	6.647		113.850	3.009.509	
102	Sali di potassio P.V.	1.309		16.375	787.130	
103	Sansa esausta o no d'olio P.V.	8.637		115.250	2.910.726	
104	Sapone P.V.	3.813		16.722	1.532.309	
105	Scorie Thomas P.V.	1.524		22.041	957.395	
106	Semi oleosi P.V.	4.187		59.419	2.550.352	
107	Semolino di frumento P.V.	17.110		161.735	6.169.417	
108	Seta in fili, tessuti e lavori P.V.	410		1.797	184.160	
109	Soda del commercio..... P.V.	8.074		1.001.176	7.169.911	
110	Soda caustica P.V.	5.812		86.514	5.788.356	
111	Sodio (nitrato di) P.V.	1.886		18.088	1.088.376	
112	Stracci P.V.	2.932		24.426	1.735.439	
113	Tegole comuni e marsigliesi, cremonesi e simili P.V.	4.511		60.007	2.150.966	
114	Terra refrattaria e da fonderia..... P.V.	12.140		224.006	7.633.836	

Numero d'ordine	QUALITÀ DELLA MERCE	Quantità delle spedizioni	Tonnellaggio	Prodotto
		Numero	Tonnellate	Lire
115	Terre cotte (argilla comune, maioliche, porcellane) in stoviglie, lavori, ecc. esclusi i laterizi..... P.V.	2.975	20.052	2.667.620
116	Tessuti di fibre vegetali { a) di cotone P.V. b) di lino, canapa, juta..... P.V.	1.915	11.407	1.048.226
		798	5.724	371.577
117	Traverse di legno P.V.	3.641	48.176	2.982.066
118	Uova di pollame G.V.	4.765	34.117	3.183.803
119	Uva fresca..... } G.V. P.V.	15.466	96.694	13.914.700
		1.782	15.811	891.195
120	Vetro { a) lastre P.V. b) lavori ordinari e fini..... P.V.	2.740	26.555	2.853.664
		6.344	43.294	3.900.402
121	Vino e mosto P.V.	69.340	750.068	66.125.964
122	Zinco (pani, lamiere, lavori, rottami) P.V.	1.632	16.798	1.102.757
123	Zolfo { a) minerale P.V. b) pani e pezzi..... P.V. c) polvere P.V.	1.338	14.878	530.092
		19.331	298.553	7.448.407
		1.716	15.530	947.621
124	Zucchero P.V.	18.490	231.466	15.584.587
TOTALE (bestiame escluso) ...		2.241.200	29.995.831	1.173.050.459

Quantità dei carri di uva, mosto, vino e recipienti vuoti caricati durante le campagne vendemmiali.

ANNI DAL 1923 AL 1932 E 1913.

(Vedere Relazione a pag. 123, Capo VI).

COMPARTIMENTI	CARRI CARICATI IN								TOTALE GENERALE
	SETTEMBRE		OTTOBRE		NOVEMBRE		TOTALE		
	di uva, mosto e vino	di recipienti vuoti	di uva, mosto e vino	di recipienti vuoti	di uva, mosto e vino	di recipienti vuoti	di uva, mosto e vino	di recipienti vuoti	
Torino	86	83	853	250	201	47	1.140	380	1.520
Milano	18	400	243	745	63	232	324	1.377	1.701
Venezia	193	95	1.033	110	399	76	1.625	281	1.906
Genova	38	16	94	70	70	20	202	106	308
Bologna	581	19	1.301	82	515	5	2.397	106	2.503
Firenze	302	2	189	10	228	29	719	41	760
Ancona	986	43	1.004	228	845	129	2.835	400	3.235
Roma	717	4	701	1	301	10	1.719	15	1.734
Napoli	650	60	627	135	698	108	1.975	303	2.278
Bari	2.600	170	5.296	271	3.427	81	11.323	522	11.845
Reggio C.	237	19	379	4	289	1	905	24	929
Palermo	773	97	713	65	538	59	2.024	221	2.245
Totali anno 1932	7.181	1.008	12.433	1.971	7.574	797	27.188	3.776	30.964
Totali anno 1931	9.504	2.119	13.484	1.998	5.484	623	28.472	4.740	33.212
Totali anno 1930	8.489	2.121	18.474	3.901	7.024	1.216	33.987	7.238	41.225
Totali anno 1929	8.898	3.596	18.819	4.693	6.654	1.284	34.371	9.573	43.944
Totali anno 1928	7.022	3.471	24.664	6.848	9.726	2.021	41.412	12.340	53.752
Totali anno 1927	13.070	6.350	26.650	7.219	10.241	2.014	49.961	15.583	65.544
Totali anno 1926	6.488	3.246	22.155	6.705	10.923	2.708	39.566	12.659	52.225
Totali anno 1925	7.540	5.146	28.167	8.889	11.589	2.982	47.296	17.017	64.313
Totali anno 1924	10.458	7.490	33.471	12.291	10.637	7.140	54.566	26.921	81.487
Totali anno 1923	4.231	4.705	24.135	9.249	3.166	330	31.532	14.284	45.816
Totali anno 1913	12.245	10.917	40.056	14.824	7.126	876	59.427	26.617	86.044

Quantità dei carri di agrumi caricati in Sicilia e in Calabria.

ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.

(Vedere Relazione a pag. 123, Capo VI).

Anno	MESE	IN SICILIA											IN CALABRIA			
		Quantità carri caricati	del quali passarono in continente per destinazioni										TOTALE carri passati in continente	per l'interno	per l'estero	TOTALE
			italiane	estero (transiti)												
			Ven- timiglia	Modane	Domo- dossola	Chiasso	Bren- nero	Tarvisio	Postu- mia	TOTALE						
1932	Luglio.....	1.174	516	14	14	—	118	129	61	14	350	866	39	12	51	
»	Agosto.....	838	317	19	41	—	142	70	9	4	285	602	6	5	11	
»	Settembre.....	827	246	7	37	2	75	101	34	21	277	523	32	14	46	
»	Ottobre.....	1.271	291	10	23	—	143	91	45	21	333	624	409	107	516	
»	Novembre.....	2.246	651	14	47	1	159	169	91	44	525	1.176	149	85	234	
»	Dicembre.....	3.936	1.422	68	55	—	230	567	336	84	1.340	2.762	410	278	688	
1933	Gennaio.....	4.871	1.958	69	36	1	338	795	378	140	1.757	3.715	740	283	1.023	
»	Febbraio.....	6.269	2.474	93	46	—	570	1.171	559	190	2.629	5.103	808	377	1.185	
»	Marzo.....	6.421	3.283	154	41	—	541	1.095	523	192	2.546	5.829	1.266	369	1.635	
»	Aprile.....	6.650	3.650	136	65	—	775	1.019	589	204	2.788	6.438	1.198	317	1.515	
»	Maggio.....	6.425	2.739	61	62	—	600	838	304	100	1.965	4.704	885	58	943	
»	Giugno.....	2.677	1.072	42	26	1	385	279	94	34	861	1.933	249	19	268	
Esercizio 1932-33.....		43.605	18.619	687	493	5	4.076	6.324	3.023	1.048	15.656	34.275	6.191	1.924	8.115	
Esercizio 1931-32.....		27.496	10.844	364	359	5	2.611	2.972	1.662	576	8.549	19.393	5.130	1.183	6.313	
Esercizio 1930-31.....		36.953	12.517	421	617	91	3.990	5.571	2.964	1.214	14.868	27.385	5.130	1.487	6.617	
Esercizio 1929-30.....		41.882	11.851	175	658	223	3.441	5.928	3.172	1.416	15.013	26.864	5.513	738	6.251	
Esercizio 1928-29.....		33.195	8.199	167	615	161	2.201	4.264	2.231	1.094	10.733	18.932	4.344	505	4.849	
Esercizio 1927-28.....		32.824	7.295	171	608	136	2.506	3.483	2.055	1.171	10.130	17.425	4.309	512	4.821	
Esercizio 1926-27.....		33.460	7.199	192	816	220	2.939	4.866	2.145	1.522	12.700	19.899	4.153	1.000	5.153	
Esercizio 1925-26.....		31.802	7.017	102	501	183	2.176	4.198	1.787	1.146	10.093	17.110	3.697	515	4.212	
Esercizio 1924-25.....		30.401	6.681	52	708	139	2.125	4.735	1.491	757	10.007	16.688	4.320	844	5.164	
Esercizio 1923-24.....		26.888	8.199	174	1.185	218	1.577	3.370	259	249	7.032	15.231	3.890	203	4.093	
Esercizio 1922-23.....		21.524	7.272	257	1.895	249	1.077	1.874	180	186	5.718	12.990	4.178	121	4.299	
Esercizio 1913-14.....		26.534	2.017	—	94	128	582	Pari 742	Ponte 1.208	Formus 2.533	5.287	7.304	—	—	—	

Movimento complessivo delle merci nei porti. (Riassunto).

ESERCIZI 1932-33 E 1931-32.

(Vedere Relazione a pag. 121, Capo VI).

PORTI	Esercizi	CARICO					SCARICO		RIMANENZA DI MERCI IN PORTO	
		Tonnellate	Variazione percentuale rispetto al 1931-32	Quantità di carri	Variazione percentuale rispetto al 1931-32	Carico medio per carro — tonnellate	Quantità di carri	Variazione percentuale rispetto al 1931-32	minima — tonnellate	massima — tonnellate
Genova	1932-33	3.577.728	— 11,67	248.405	— 13,60	14,40	71.419	— 15,42	144.649	240.210
	1931-32	4.050.340		287.508		14,09	84.444		159.943	269.673
Venezia e Marghera	1932-33	1.197.579	— 15,42	85.010	— 16,57	14,09	22.326	— 17,24	31.133	82.718
	1931-32	1.415.979		101.889		13,90	26.978		41.447	79.457
Trieste	1932-33	745.199	— 31,30	58.416	— 30,88	12,76	43.682	— 17,31	—	—
	1931-32	1.084.736		84.515		12,83	52.825		—	—
Fiume.....	1932-33	187.128	— 10,25	15.964	— 3,00	11,72	15.807	— 16,02	—	—
	1931-32	208.497		16.458		12,67	18.822		—	—
Savona e Funivie	1932-33	1.279.532	+ 10,49	77.013	+ 5,37	16,61	8.536	+ 50,95	88.460	150.470
	1931-32	1.220.084		73.091		16,69	5.655		61.500	138.650
Livorno	1932-33	680.845	— 16,84	48.181	— 15,08	14,13	20.488	— 11,79	16.100	64.100
	1931-32	818.687		56.736		14,43	23.226		70.100	149.500
Spezia.....	1932-33	420.952	+ 12,79	24.404	+ 13,14	17,25	1.005	+ 44,81	5.200	27.800
	1931-32	373.218		21.570		17,30	694		4.500	26.900
Ancona.....	1932-33	163.126	— 42,51	10.635	— 44,41	15,34	5.910	+ 36,14	—	10.818
	1931-32	283.768		19.141		14,83	4.341		333	14.109
Civitavecchia	1932-33	551.375	— 20,89	31.546	— 20,05	17,48	15.834	+ 12,74	6.150	29.350
	1931-32	696.941		39.455		17,60	14.045		5.620	51.100
Napoli P. Massa.....	1932-33	242.216	— 49,50	18.328	— 47,64	13,22	13.571	+ 6,30	35.613	84.415
	1931-32	479.597		35.055		13,70	12.760		38.115	84.514
Torre Annunziata	1932-33	94.154	— 42,82	12.931	— 28,57	7,28	180	+104,54	410	8.400
	1931-32	164.679		18.104		9,10	88		2.060	8.850
Brindisi	1932-33	20.999	— 54,41	2.597	— 48,05	8,08	1.602	+ 2,17	—	—
	1931-32	46.064		4.999		9,21	1.568		—	—
Altri porti minori del continente (1)	1932-33	373.750	— 28,17	22.592	— 29,87	16,54	—	—	—	—
	1931-32	520.365		32.215		10,15	—	—	—	—
Porti della Sicilia (2)	1932-33	308.183	— 8,82	23.921	— 2,94	12,88	—	—	—	—
	1931-32	337.993		24.645		13,71	—	—	—	—
Porti della Sardegna (3)	1932-33	102.515	+ 21,79	8.255	+ 13,97	12,42	—	—	—	—
	1931-32	84.171		7.243		11,62	—	—	—	—
TOTALI	1932-33	9.945.281	— 15,61	688.198	— 16,33	14,45	—	—	—	—
	1931-32	11.785.119		822.574		14,33	—	—	—	—

(1) Castellammare di Stabia, Salerno, Vibo Valentia, 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

Movimento complessivo delle merci nei principali porti.

ESERCIZI DAL 1932-33 AL 1922-23 E 1913-14.

(Vedere Relazione a pag. 121 e seguenti, Capo VI).

ESERCIZIO	TONNELLATE CARICATE			Variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	CARRI CARICATI			Variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	CARICO MEDIO	
	per il pubblico	per servizio	IN TOTALE		per il pubblico	per servizio	IN TOTALE		per carro tonn.	per giornata lavorativa carri
Porto di Genova.										
1913-14.....	4.110.849	565.418	4.676.267	— 7,34	315.281	37.819	353.100	— 6,74	13,24	1.162
1922-23.....	4.750.750	96.572	4.847.322	+ 20,47	329.504	5.999	335.503	+ 22,17	14,44	1.134
1923-24.....	4.838.828	411.826	5.250.654	+ 8,32	339.259	23.767	363.026	+ 8,17	14,46	1.218
1924-25.....	5.654.230	308.368	5.962.598	+ 13,56	398.140	17.433	415.573	+ 14,47	14,35	1.390
1925-26.....	5.581.309	363.032	5.944.341	— 0,31	390.367	20.549	410.916	— 1,12	14,47	1.381
1926-27.....	4.725.467	267.809	4.993.276	— 16,00	334.050	15.306	349.356	— 14,98	14,29	1.176
1927-28.....	4.742.557	517.048	5.259.605	+ 5,33	338.291	29.249	367.540	+ 5,21	14,31	1.221
1928-29.....	5.734.982	339.953	6.074.935	+ 15,59	408.071	19.660	427.731	+ 16,38	14,20	1.438
1929-30.....	4.948.737	256.957	5.205.694	— 14,31	350.809	14.708	365.517	— 14,55	14,24	1.222
1930-31.....	4.489.088	288.729	4.777.817	— 8,22	316.850	16.990	333.840	— 8,67	14,31	1.118
1931-32.....	3.949.590	100.750	4.050.340	— 15,23	280.837	6.671	287.508	— 13,88	14,09	963
1932-33.....	3.516.748	30.980	3.577.728	11,67	215.837	2.568	218.405	— 13,60	14,40	831
Porto di Venezia (1).										
1913-14.....	1.058.169	236.826	1.294.995	— 12,25	87.683	16.390	104.073	— 7,90	12,44	340
1922-23.....	1.139.912	138.531	1.278.443	+ 7,37	81.041	8.904	89.945	+ 7,63	14,21	303
1923-24.....	1.161.945	315.200	1.477.145	+ 15,54	80.448	18.612	99.060	+ 10,13	14,91	327
1924-25.....	1.403.475	191.910	1.595.385	+ 8,00	100.727	12.106	112.833	+ 13,90	14,14	379
1925-26.....	1.269.924	78.525	1.348.449	— 15,48	91.822	4.979	96.801	— 14,21	13,93	325
1926-27.....	1.249.933	125.409	1.375.342	+ 1,99	90.134	7.595	97.729	+ 0,96	14,04	327
1927-28.....	1.273.010	473.693	1.746.703	+ 27,00	92.107	27.698	119.805	+ 22,59	14,58	395
1928-29.....	1.642.353	205.797	1.848.150	+ 5,81	119.394	11.727	131.121	+ 9,45	14,09	439
1929-30.....	1.703.275	323.874	2.027.149	+ 9,69	118.073	18.031	136.104	+ 3,80	14,89	450
1930-31.....	1.434.355	250.821	1.685.176	— 16,87	101.525	14.069	115.594	— 15,07	14,58	387
1931-32.....	1.313.300	102.679	1.415.979	— 15,97	95.932	5.957	101.889	— 11,85	13,90	338
1932-33.....	1.176.761	20.818	1.197.579	— 15,42	83.567	1.443	85.010	— 16,57	14,09	280
Porto di Savona.										
1913-14.....	942.980	241.324	1.184.304	— 3,37	67.535	16.088	83.623	— 3,06	14,16	276
1922-23.....	641.234	55.057	696.291	+ 26,22	40.362	3.325	43.687	+ 24,13	15,94	150
1923-24.....	494.487	112.271	606.758	— 12,86	32.032	6.555	38.647	— 11,54	15,70	131
1924-25.....	674.716	116.685	791.401	+ 30,43	42.485	6.827	49.312	+ 27,60	16,05	167
1925-26.....	705.985	119.416	825.401	+ 4,30	44.595	6.854	51.449	+ 4,33	16,04	173

(1) Dal 1924-25 è compreso lo scalo di Marghera.

ESERCIZIO	TONNELLATE CARICATE			Variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	CARRI CARICATI			Variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	CARICO MEDIO	
	per il pubblico	per servizio	IN TOTALE		per il pubblico	per servizio	IN TOTALE		per carro tonn.	per giornata lavorativa carri
1926-27.....	435.496	103.856	539.352	- 34,66	28.252	6.333	34.585	- 32,78	15,59	115
1927-28.....	489.431	138.712	628.143	+ 16,46	29.896	8.106	38.002	+ 9,88	16,53	125
1928-29.....	707.121	69.112	776.233	+ 23,58	43.423	3.950	47.373	+ 24,66	16,39	158
1929-30.....	747.169	103.211	850.380	+ 9,55	46.525	5.892	52.417	+ 10,65	16,22	175
1930-31.....	533.605	81.847	615.452	- 27,63	33.137	4.755	37.892	- 27,71	16,24	129
1931-32.....	602.867	5.325	608.192	- 1,18	38.954	379	39.333	+ 3,80	15,46	130
1932-33.....	692.439	5.745	698.184	+ 14,80	43.855	379	44.234	+ 12,46	15,78	146
Porto di Livorno.										
1913-14.....	604.479	206.231	810.710	- 5,62	56.742	13.434	70.176	- 3,88	11,55	218
1922-23.....	681.975	269.523	951.498	+ 28,15	51.244	16.433	67.677	+ 21,66	14,06	223
1923-24.....	744.848	298.772	1.043.620	+ 9,68	55.031	18.248	73.279	+ 8,28	14,24	241
1924-25.....	997.382	331.019	1.328.401	+ 27,29	70.876	19.437	90.313	+ 23,25	14,71	302
1925-26.....	1.012.672	378.849	1.391.521	+ 4,75	71.328	21.908	93.236	+ 3,24	14,92	309
1926-27.....	937.895	328.270	1.266.165	- 9,01	65.946	19.156	85.102	- 8,72	14,88	285
1927-28.....	965.138	305.836	1.270.974	+ 0,38	67.055	17.997	85.052	- 0,06	14,94	283
1928-29.....	1.036.613	159.683	1.196.296	- 5,88	72.453	9.452	81.905	- 3,70	14,61	276
1929-30.....	1.029.347	192.282	1.221.629	+ 2,12	71.079	11.266	82.345	+ 0,51	14,84	278
1930-31.....	792.572	123.641	916.213	- 25,00	56.000	7.332	63.332	- 23,10	14,47	213
1931-32.....	719.691	98.996	818.687	- 10,64	50.911	5.825	56.736	- 10,40	14,43	189
1932-33.....	609.955	10.890	680.845	- 16,84	47.540	641	48.181	- 15,08	14,13	159
Porto di Trieste.										
1922-23.....	731.310	70.584	801.894	- 1,91	55.968	4.598	60.566	+ 7,17	13,24	203
1923-24.....	1.436.748	108.293	1.545.041	+ 92,67	113.059	8.281	121.340	+ 100,34	12,73	398
1924-25.....	1.401.564	95.754	1.497.318	- 3,09	114.189	6.583	120.772	- 0,47	12,40	401
1925-26.....	1.101.425	44.350	1.145.775	- 23,48	89.440	2.482	91.922	- 23,89	12,46	305
1926-27.....	1.081.083	75.384	1.156.467	+ 0,93	85.516	4.601	90.117	- 1,96	12,83	301
1927-28.....	1.155.494	14.003	1.169.497	+ 1,13	93.387	1.081	94.468	+ 4,83	12,38	310
1928-29.....	1.395.680	101.222	1.496.902	+ 28,00	107.356	6.314	113.670	+ 20,33	13,17	380
1929-30.....	1.008.849	251.709	1.260.558	- 15,79	81.839	14.980	96.819	- 14,82	13,02	320
1930-31.....	887.279	146.655	1.033.934	- 17,98	73.418	8.929	82.347	- 14,95	12,56	275
1931-32.....	1.002.130	82.606	1.084.736	+ 3,95	79.222	5.293	84.515	+ 2,63	12,83	281
1932-33.....	732.456	12.743	745.199	- 31,30	57.316	1.100	58.416	- 30,88	12,76	193
Porto di Fiume.										
1924-25.....	244.090	10.327	254.417	-	18.423	685	19.108	-	13,31	63
1925-26.....	330.902	9.437	340.339	+ 33,37	23.830	574	24.404	+ 27,72	13,95	80
1926-27.....	335.475	14.918	350.393	+ 2,95	22.939	909	23.848	- 2,28	14,69	78

ESERCIZIO	TONNELLATE CARICATE			Variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	CARRI CARICATI			Variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	CARICO MEDIO	
	per il pubblico	per servizio	IN TOTALE		per il pubblico	per servizio	IN TOTALE		per carro tonn.	per giornata lavorativa carri
1927-28.....	420.854	20.125	440.979	+ 25,85	27.830	1.175	29.005	+ 21,62	15,20	95
1928-29.....	420.270	16.972	437.242	- 0,85	27.982	970	28.952	- 0,18	15,10	96
1929-30.....	406.379	19.793	426.172	- 2,53	28.703	1.107	29.810	+ 2,96	14,30	98
1930-31.....	295.397	23.394	318.791	- 25,20	21.598	1.340	22.938	- 23,05	13,90	76
1931-32.....	204.708	3.789	208.497	- 39,60	16.160	298	16.458	- 28,25	12,67	54
1932-33.....	185.542	1.586	187.128	- 10,25	15.778	186	15.964	- 3,00	11,72	53
Porto di La Spezia.										
1913-14.....	269.660	66.073	335.733	- 1,25	19.392	4.197	23.589	- 1,77	14,23	80
1922-23.....	366.190	26.982	393.172	+ 14,20	22.945	1.646	24.591	+ 13,20	15,99	87
1923-24.....	368.310	91.944	460.254	+ 17,06	22.302	5.494	27.796	+ 13,03	16,56	94
1924-25.....	424.077	92.103	516.180	+ 12,15	27.213	5.662	32.875	+ 18,27	15,70	113
1925-26.....	421.704	123.246	544.950	+ 5,57	24.775	7.211	31.986	- 2,70	17,04	158
1926-27.....	310.870	134.910	445.780	- 18,20	18.424	7.946	26.370	- 17,56	16,90	89
1927-28.....	339.280	254.228	593.508	+ 33,14	20.483	15.016	35.499	+ 34,62	16,72	117
1928-29.....	421.905	87.105	509.010	- 14,24	25.777	5.284	31.061	- 12,50	16,39	104
1929-30.....	493.321	131.636	624.957	+ 22,78	29.141	7.994	37.135	+ 19,56	16,83	123
1930-31.....	353.213	102.384	455.597	- 27,10	20.181	6.086	26.267	- 29,27	17,34	88
1931-32.....	347.047	26.171	373.218	- 18,08	20.040	1.530	21.570	- 17,88	17,30	72
1932-33.....	419.532	1.420	420.952	+ 12,79	24.279	125	24.404	+ 13,14	17,25	80
Porto di Civitavecchia.										
1913-14.....	243.653	104.832	348.485	- 15,89	20.451	7.487	27.938	- 11,76	12,47	92
1922-23.....	250.919	123.700	374.619	+ 5,30	15.245	7.118	22.363	+ 4,16	16,75	78
1923-24.....	265.116	135.884	401.000	+ 7,04	14.873	7.234	22.107	- 1,14	18,14	75
1924-25.....	474.526	103.341	577.867	+ 44,11	25.695	5.346	31.041	+ 40,41	18,62	109
1925-26.....	463.335	193.293	656.628	+ 13,63	25.056	9.649	34.705	+ 11,80	18,92	119
1926-27.....	372.251	242.083	614.334	- 6,44	20.570	12.087	32.657	- 5,90	18,81	107
1927-28.....	436.861	255.200	692.061	+ 12,65	24.919	13.316	38.235	+ 17,08	18,10	128
1928-29.....	431.763	174.786	606.549	- 12,36	25.922	9.784	35.706	- 6,61	16,99	120
1929-30.....	596.455	188.284	784.739	+ 29,38	35.465	10.617	46.082	+ 29,06	17,03	150
1930-31.....	602.677	126.043	728.720	- 7,14	35.591	6.984	42.575	- 7,61	17,12	141
1931-32.....	557.861	139.080	696.941	- 4,36	32.125	7.330	39.455	- 7,32	17,66	131
1932-33.....	513.767	37.608	551.375	- 20,89	29.509	1.977	31.546	- 20,05	17,48	104
Porto di Napoli.										
1913-14.....	257.345	75.773	333.118	- 18,35	22.932	4.984	27.916	- 18,82	11,93	88
1922-23.....	607.584	219.483	827.067	+ 43,41	39.433	12.031	51.464	+ 31,20	16,07	173
1923-24.....	446.574	264.742	711.316	- 14,00	29.066	13.789	42.855	- 16,73	16,60	141

ESERCIZIO	TONNELLATE CARICATE			Variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	CARRI CARICATI			Variazione percentuale rispetto all'esercizio precedente	CARICO MEDIO	
	per il pubblico	per servizio	IN TOTALE		per il pubblico	per servizio	IN TOTALE		per carro tonn.	per giornata lavorativa carri
1924-25.....	518.317	193.347	711.664	+ 0,50	33.706	10.051	43.757	+ 2,10	16,26	184
1925-26.....	445.152	263.747	708.899	- 0,39	26.704	14.652	41.356	- 5,49	17,14	139
1926-27.....	498.393	242.707	741.100	+ 4,54	33.141	14.515	47.656	+ 15,23	15,55	159
1927-28.....	607.661	219.298	826.959	+ 11,59	40.497	13.488	53.985	+ 13,28	15,32	177
1928-29.....	482.229	203.240	685.469	- 17,11	33.604	12.088	45.692	- 15,36	15,00	152
1929-30.....	332.048	185.772	517.820	- 26,46	24.767	11.042	35.809	- 21,63	14,46	117
1930-31.....	376.711	186.029	562.740	+ 8,67	27.995	11.245	39.240	+ 9,58	14,34	132
1931-32.....	326.911	152.686	479.597	- 14,77	25.712	9.293	35.005	- 10,70	13,70	115
1932-33.....	169.710	72.506	242.216	- 40,50	14.138	4.190	18.328	- 47,61	13,22	60
Porto di Ancona.										
1913-14.....	461.554	137.360	598.914	+ 1,05	34.349	8.834	43.183	+ 0,62	13,87	143
1922-23.....	289.920	149.717	439.637	+ 20,75	17.971	8.948	26.919	+ 17,24	16,33	93
1923-24.....	290.684	219.562	510.246	+ 16,06	18.272	13.251	31.523	+ 17,10	16,19	106
1924-25.....	355.680	123.395	479.075	- 6,11	22.413	7.264	29.677	- 5,86	16,14	100
1925-26.....	354.666	232.659	587.325	+ 22,59	22.574	13.825	36.399	+ 22,65	16,13	123
1926-27.....	400.466	256.900	657.366	+ 11,93	24.455	11.743	39.198	+ 7,60	16,77	132
1927-28.....	378.234	309.013	687.247	+ 4,55	24.066	17.645	41.711	+ 6,41	16,48	141
1928-29.....	313.635	187.337	500.972	- 27,10	20.667	10.506	31.173	- 25,26	16,07	108
1929-30.....	324.092	237.249	561.341	+ 12,05	20.396	13.722	34.118	+ 9,45	16,45	112
1930-31.....	297.676	174.559	472.235	- 15,87	19.133	10.033	29.166	- 14,51	16,19	97
1931-32.....	216.116	67.652	283.768	- 39,91	15.287	3.854	19.141	- 34,37	14,83	61
1932-33.....	154.105	9.021	163.126	- 42,51	10.104	531	10.635	- 44,41	15,34	35

PORTI	TONNELLATE CARICATE																
	per il pubblico										per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	
	carboni	cereali		cotoni		oli minerali	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	1.863.468	331.825	64.710	42.488	4.612	119.423	133.027	84.329	902.866	3.546.748	—	—	30.980	30.980	—	3.577.728	—
Venezia	631.521	66.291	19.590	8.286	7.892	189.930	90.108	48.822	114.321	1.176.761	—	3.105	17.713	20.818	—	1.197.579	—
Trieste	69.329	11.078	121.464	2.404	28.442	53.687	2.288	—	443.764	732.456	—	—	12.743	12.743	—	745.199	—
Fiume	—	—	24.165	—	2.388	70.429	36.784	477	51.299	185.542	—	—	1.586	1.586	—	187.128	—
Savona	324.786	—	—	—	—	55.546	—	—	312.107	692.439	—	—	5.745	5.745	—	698.184	—
Staz. di S. Giuseppe di Cairo (1)	581.101	—	—	—	—	—	—	—	247	581.348	—	—	—	—	—	581.348	—
Livorno	474.390	14.748	—	1.059	—	11.645	62.011	16.719	89.383	669.955	—	10.084	806	10.890	—	680.845	—
La Spezia.	321.753	—	—	—	—	—	35.939	—	61.840	419.532	—	—	1.420	1.420	—	420.952	—
Ancona	86.247	4.599	—	1.864	—	—	43.964	5.411	12.020	154.105	—	8.538	483	9.021	—	163.126	—
Civitavecchia ..	392.987	7.985	—	—	—	14.180	3.198	26.048	69.369	513.707	—	37.570	38	37.608	—	551.375	—
Napoli P. M. ..	76.323	23.271	—	122	—	204	6.760	156	62.811	169.710	—	57.920	14.586	72.506	—	242.216	—
Torre Annunziata	9.252	—	—	—	—	—	—	—	78.343	87.595	—	6.540	19	6.559	—	94.154	—
Brindisi	3.658	4.067	—	—	—	55	313	—	12.696	20.789	—	—	210	210	—	20.999	—
Altri Porti del Continente...	121.525	5.544	—	—	—	19.160	30.151	3.165	101.115	280.660	—	89.752	3.338	93.090	—	373.750	—
Porti della Sicilia	54.410	1.327	—	—	—	34.738	40.430	924	135.367	267.196	—	34.506	6.481	40.987	—	308.183	—
Porti della Sardegna	34.844	20	—	—	—	2.318	16.067	—	47.257	100.506	—	—	2.009	2.009	—	102.515	—
Esercizio 1932-33	5.045.594	470.758	229.929	56.223	43.334	571.375	591.040	186.051	2.494.805	9.599.109	- 9,71	248.015	98.157	346.172	- 69,98	9.945.281	- 15,61
Esercizio 1931-32	5.165.615	1.282.328	261.474	89.804	55.832	625.644	354.357	185.768	2.611.230	10.632.052	- 8,42	1.084.785	68.282	1.153.067	- 47,57	11.785.119	- 14,65
Esercizio 1930-31	5.233.589	1.694.609	218.513	148.342	60.767	636.454	540.373	195.836	2.880.754	11.609.237	- 11,57	2.126.005	73.216	2.199.221	- 20,22	13.858.458	- 13,35
Esercizio 1929-30	6.309.342	1.093.041	227.500	233.539	68.262	646.176	643.648	210.989	3.755.165	13.187.662	- 6,83	2.706.694	49.803	2.756.497	+ 34,10	15.944.159	- 1,64
Esercizio 1928-29	5.835.767	2.160.762	349.923	242.931	69.533	534.069	556.086	211.659	4.185.263	14.154.993	+ 16,54	1.991.935	63.689	2.055.624	- 38,71	16.210.617	+ 4,59
Esercizio 1927-28	4.830.244	1.864.595	234.129	200.588	65.472	400.109	598.187	226.418	3.725.995	12.145.737	- 4,88	3.277.718	76.361	3.354.079	+ 20,80	15.499.816	+ 9,60
Esercizio 1926-27	4.317.868	1.832.779	267.259	212.525	70.539	364.874	772.053	213.704	3.528.825	11.580.426	- 9,00	2.452.128	112.129	2.564.257	+ 3,16	14.144.683	- 7,01
Esercizio 1925-26	5.577.791	1.402.199	182.292	243.370	50.557	318.837	742.279	294.134	3.958.674	12.725.133	- 3,47	2.405.120	80.629	2.485.749	+ 17,91	15.210.882	- 0,52
Esercizio 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
Esercizio 1923-24	4.409.048	1.512.820	185.106	198.094	17.035	167.234	547.646	173.323	3.682.965	10.893.271	+ 5,32	2.531.856	66.744	2.598.600	+ 53,61	13.491.871	+ 12,11
Esercizio 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
Esercizio 1913-14	4.681.936	758.570	96.583	172.895	11.730	102.780	532.090	164.802	2.210.394	8.741.780	- 8,44	1.981.540	117.567	2.099.107	+ 3,38	10.840.887	- 6,36

(1) Merci trasportate dal porto di Savona a mezzo delle Funvie.

caricate ai porti. (Riassunto).

AL 1922-23 E 1913-14.

pag. 121, Capo VI).

CARRI CARICATI																			
per il pubblico											per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	carico medio per carro (tonn.)	numero dei giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo
carboni	cereali		cotoni		oli minerali	fosfati fosforiti e concini	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															
102.696	21.639	4.241	3.714	435	7.684	7.992	5.890	91.546	245.837	—	—	2.568	2.568	—	248.405	—	14.40	299	831
38.960	5.288	1.309	674	736	13.913	5.589	4.481	12.617	83.567	—	199	1.244	1.443	—	85.010	—	14.09	303	280
3.921	972	8.882	218	2.497	4.414	176	—	36.236	57.316	—	—	1.100	1.100	—	58.416	—	12.76	302	193
—	—	1.823	—	202	5.822	2.510	88	5.333	15.778	—	—	186	186	—	15.964	—	11.72	302	53
19.400	—	—	—	—	3.732	—	—	20.723	43.855	—	—	379	379	—	44.234	—	15.78	303	146
32.764	—	—	—	—	—	—	—	15	32.779	—	—	—	—	—	32.779	—	17.73	308	106
27.913	934	—	78	—	877	3.671	1.670	12.397	47.540	—	594	47	641	—	48.181	—	14.13	302	159
18.119	—	—	—	—	—	1.932	—	4.228	24.279	—	—	125	125	—	24.404	—	17.25	304	80
5.101	378	—	104	—	—	2.472	949	1.040	10.104	—	478	53	531	—	10.635	—	15.34	303	35
21.539	514	—	—	—	861	194	2.111	4.350	29.569	—	1.973	4	1.977	—	31.546	—	17.48	303	104
4.240	1.572	—	14	—	26	455	14	7.811	14.138	—	3.176	1.014	4.190	—	18.328	—	13.22	305	60
558	—	—	—	—	—	—	—	12.036	12.594	—	334	3	337	—	12.931	—	7.28	304	45
272	424	—	—	—	5	30	—	1.829	2.560	—	—	37	37	—	2.597	—	8.08	305	9
7.016	408	—	—	—	1.430	1.778	376	6.837	17.845	—	4.461	286	4.747	—	22.592	—	16.54	—	—
3.573	95	—	—	—	3.197	2.721	157	11.771	21.514	—	1.885	522	2.407	—	23.921	—	12.88	—	—
1.917	2	—	—	—	195	880	—	5.063	8.057	—	—	198	198	—	8.255	—	12.42	—	—
257.995	32.226	18.255	4.862	3.870	42.158	30.400	15.736	233.832	637.332	- 11,63	13.100	7.766	20.866	- 69,04	688.198	- 16,33	14,45	—	—
294.950	91.179	20.971	8.005	4.908	45.894	22.828	15.841	250.601	755.177	- 7,50	61.085	6.312	67.397	- 46,80	822.574	- 12,78	14,33	—	—
295.731	115.693	16.490	13.280	5.693	46.039	33.879	16.264	273.332	816.401	- 11,07	120.427	6.255	126.682	- 19,55	943.083	- 12,31	14,64	—	—
358.157	76.824	16.885	21.050	6.314	48.443	38.983	17.309	334.041	918.090	- 7,89	152.966	4.506	157.472	+ 31,90	1.075.478	- 3,63	14,83	—	—
334.771	151.162	25.851	22.027	6.386	40.792	34.105	17.275	364.219	996.588	+ 16,73	113.780	5.606	119.386	- 38,34	1.115.974	+ 6,55	14,53	—	—
277.691	124.286	16.223	18.392	6.326	30.872	35.998	17.734	326.256	853.778	+ 5,42	187.366	6.257	193.623	+ 30,99	1.047.401	+ 9,37	14,80	—	—
249.424	119.255	17.849	19.644	6.777	28.832	45.724	16.608	305.757	809.870	- 8,56	139.085	8.731	147.816	+ 4,12	957.686	- 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	+ 15,83	1.027.690	- 2,11	14,80	—	—
318.670	119.028	26.500	25.342	7.411	23.626	44.390	19.593	342.691	927.251	+ 21,50	117.756	4.812	122.568	- 20,90	1.049.819	+ 14,54	14,56	—	—
258.713	98.450	11.691	18.225	1.550	14.604	33.278	13.764	312.911	763.186	+ 6,99	147.918	5.466	153.384	+ 52,81	916.570	+ 12,64	14,72	—	—
239.924	169.549	13.920	18.127	1.313	12.707	25.154	12.727	219.930	713.351	+ 18,71	96.388	3.990	100.378	+ 15,07	813.729	+ 18,25	14,79	—	—
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	—	—

Movimento delle principali merci

ESERCIZIO

(Vedere Relazione a

Anno	M F S E	TONNELLATE CARICATE														TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	
		per il pubblico										per servizio						
		carboni	cereali		cotoni		petrolio, benzina, nafta, ecc.	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														
1932	Luglio	167.385	69.067	4.321	3.311	152	6.276	3.336	5.865	60.702	320.415	—	—	1.006	1.006	—	321.421	—
	Agosto	155.432	50.894	5.757	2.406	356	6.610	10.375	8.434	58.864	299.137	—	—	1.135	1.135	—	300.272	—
	Settembre	138.592	30.426	6.208	2.873	390	8.670	6.160	6.985	55.310	255.620	—	—	2.332	2.332	—	257.952	—
	Ottobre	196.471	23.899	4.441	2.744	311	9.139	7.735	7.366	62.547	314.656	—	—	3.284	3.284	—	317.940	—
	Novembre	180.435	19.290	3.924	3.931	618	11.070	13.356	7.761	74.102	314.493	—	—	1.979	1.979	—	316.472	—
	Dicembre	158.522	30.541	4.570	7.259	455	13.042	7.375	5.978	81.411	309.153	—	—	4.459	4.459	—	313.612	—
1932	2° Semestre	996.840	224.117	29.221	22.524	2.282	54.822	48.347	42.389	392.942	1.813.474	- 14.34	—	14.195	14.195	- 85.28	1.827.669	- 15.77
1931	2° Semestre	1.029.114	341.113	52.751	43.629	4.015	45.927	38.687	43.320	474.972	2.073.528	—	88.192	8.123	96.315	—	2.169.843	—
1933	Gennaio	158.860	22.588	4.809	3.005	316	13.987	14.224	6.212	88.731	312.732	—	—	2.451	2.451	—	315.183	—
	Febbraio	161.334	15.410	4.043	3.416	336	13.601	19.931	6.770	81.371	306.212	—	—	1.630	1.630	—	307.842	—
	Marzo	154.975	17.711	6.057	3.535	609	11.852	15.280	8.273	86.908	305.200	—	—	3.288	3.288	—	308.488	—
	Aprile	122.221	17.836	10.518	3.345	500	10.549	16.463	7.168	83.282	271.882	—	—	1.778	1.778	—	273.660	—
	Maggio	124.422	17.713	5.304	3.850	245	8.908	7.785	7.157	91.269	266.653	—	—	2.143	2.143	—	268.796	—
	Giugno	144.816	16.450	4.758	2.813	324	5.704	11.007	6.360	78.363	270.595	—	—	5.495	5.495	—	276.090	—
1933	1° Semestre	866.628	107.708	35.489	19.984	2.330	64.601	84.690	41.940	509.924	1.733.274	- 7.61	—	16.785	16.785	+278.46	1.750.069	- 6.94
1932	1° Semestre	867.706	358.058	25.646	33.810	2.520	58.250	31.195	43.351	454.626	1.876.062	—	—	4.435	4.435	—	1.880.497	—
	Esercizio 1932-33....	1.863.468	331.825	64.710	42.488	4.612	119.423	133.027	84.329	902.896	3.546.748	- 10.20	—	30.980	30.980	- 69.25	3.577.728	- 11.67
	Esercizio 1931-32....	1.896.820	700.071	78.397	77.439	6.535	104.177	69.882	86.671	929.598	3.949.500	—	88.192	12.558	100.750	—	4.050.340	—
Porto di Venezia																		
1932	Luglio	54.392	27.434	985	54	359	21.523	6.228	5.203	7.129	123.307	—	23	718	741	—	124.048	—
	Agosto	56.900	15.810	450	460	496	24.718	3.978	3.672	8.169	114.653	—	439	469	908	—	115.561	—
	Settembre	66.796	4.707	935	60	548	22.221	9.195	3.237	8.558	116.257	—	103	801	904	—	117.161	—
	Ottobre	46.289	3.747	2.618	599	1.107	19.788	11.033	4.213	9.627	99.021	—	83	1.364	1.447	—	100.468	—
	Novembre	50.072	2.222	1.102	513	1.424	19.013	5.208	3.658	10.143	93.355	—	463	2.050	2.513	—	95.868	—
	Dicembre	70.200	1.826	838	2.122	654	15.888	12.632	4.738	10.022	118.920	—	348	2.333	2.681	—	121.601	—
1932	2° Semestre	344.649	55.746	6.328	3.808	4.588	123.151	48.274	24.721	53.648	665.513	- 6.18	1.459	7.735	9.194	- 90.52	674.707	- 16.33
1931	2° Semestre	356.099	63.693	9.141	3.530	3.444	135.040	31.787	25.678	80.959	709.371	—	90.824	6.183	97.007	—	806.378	—
1933	Gennaio	55.151	2.202	502	2.042	440	13.730	5.742	4.437	12.372	96.618	—	557	1.350	1.907	—	98.525	—
	Febbraio	41.378	1.550	1.866	653	571	10.662	8.418	3.816	9.240	78.154	—	467	1.557	2.024	—	80.178	—
	Marzo	42.847	2.793	4.609	346	586	12.294	12.511	4.134	10.314	90.434	—	459	2.857	3.316	—	93.750	—
	Aprile	35.905	1.107	2.082	665	638	9.152	9.020	3.830	7.916	70.315	—	127	2.927	3.054	—	73.369	—
	Maggio	52.521	1.243	1.197	425	553	10.853	2.697	3.983	10.556	84.028	—	24	683	707	—	84.735	—
	Giugno	59.070	1.650	2.406	347	516	10.088	3.416	3.901	10.275	91.699	—	12	604	616	—	92.315	—
1933	1° Semestre	286.872	10.545	12.662	4.478	3.304	66.779	41.834	24.101	60.673	511.248	- 15.34	1.648	9.978	11.624	+104.94	522.872	- 14.23
1932	1° Semestre	276.195	94.121	5.551	3.501	4.463	83.853	47.530	20.985	67.730	603.929	—	1.996	3.676	5.672	—	609.601	—
	Esercizio 1932-33....	631.621	66.291	19.590	8.286	7.892	189.930	90.108	48.822	114.321	1.176.761	- 10.40	3.105	17.713	20.818	- 79.72	1.197.579	- 15.42
	Esercizio 1931-32....	632.294	157.814	14.692	7.031	7.907	218.893	79.317	46.663	148.689	1.313.300	—	92.820	9.859	102.679	—	1.415.979	—

Caricate ai porti. (Dettaglio per mese).

1932-33.

Fig. III, Capo VI).

CARRI CARICATI																carico medio per carro	giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo	
per il pubblico										per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente				Tonn.
carboni	cereali		cotoni		petrolio, benzina, nafta, ecc.	fosfati, fosforiti e concimi	sale e tabacchi	altre merci	TOTALE	% rispetto all'esercizio precedente	carboni	altre merci	TOTALE			% rispetto all'esercizio precedente	TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero															
Genova																			
9.349	4.574	298	286	15	389	188	400	6.475	21.974	—	—	136	136	—	22.110	—	14,54	26	850
8.665	3.379	356	188	35	425	614	564	6.202	20.428	—	—	123	123	—	20.551	—	14,61	26	790
7.621	1.986	419	248	38	577	355	497	6.193	17.934	—	—	179	179	—	18.113	—	14,24	26	697
11.014	1.534	285	230	30	586	503	537	6.892	21.611	—	—	245	245	—	21.856	—	14,55	25	874
10.001	1.234	241	337	57	707	817	520	8.000	21.914	—	—	186	186	—	22.100	—	14,32	24	921
8.775	1.935	280	616	43	850	439	475	8.307	21.720	—	—	323	323	—	22.043	—	14,23	25	882
55.425	14.642	1.879	1.905	218	3.534	2.916	2.993	42.069	125.531	-14,50	—	1.192	1.192	-80,38	126.773	-17,12	14,42	152	834
57.058	23.460	3.753	3.922	391	3.018	2.353	3.049	49.879	146.883	—	5.187	889	6.076	—	152.959	—	14,19	152	1.006
8.813	1.531	312	270	28	914	838	417	8.634	21.757	—	—	227	227	—	21.984	—	14,34	24	916
8.865	996	276	314	31	874	1.197	466	7.921	20.940	—	—	157	157	—	21.097	—	14,59	22	959
8.373	1.131	417	331	57	765	974	568	8.470	21.086	—	—	271	271	—	21.357	—	14,44	27	791
6.657	1.170	674	292	46	671	985	491	7.980	18.966	—	—	163	163	—	19.129	—	14,31	24	797
6.730	1.118	364	355	24	569	452	515	8.704	18.831	—	—	193	193	—	19.024	—	14,13	26	732
7.833	1.051	319	247	31	357	630	440	7.768	18.676	—	—	365	365	—	19.041	—	14,50	24	793
47.271	6.997	2.362	1.809	217	4.150	5.076	2.697	49.477	120.256	-10,23	—	1.376	1.376	+131,26	121.632	-9,60	14,38	147	827
47.966	24.708	1.714	2.992	245	3.743	2.275	3.000	47.311	133.954	—	—	595	595	—	134.549	—	13,98	146½	918
102.696	21.639	4.241	3.714	435	7.684	7.992	5.890	91.546	245.837	-12,46	—	2.568	2.568	-61,50	248.405	-13,60	14,40	299	831
105.024	48.168	5.467	6.914	636	6.761	4.628	6.049	97.190	280.837	—	5.187	1.484	6.671	—	287.508	—	14,09	298½	963
Compreso lo Scalo Marghera)																			
3.259	2.205	71	6	35	1.614	345	423	761	8.719	—	2	56	58	—	8.777	—	14,13	26	338
3.546	1.265	39	39	48	1.847	230	355	909	8.278	—	24	49	73	—	8.351	—	13,84	26	321
4.105	352	63	4	54	1.688	528	315	1.039	8.148	—	6	68	74	—	8.222	—	14,25	26	316
3.082	291	202	52	96	1.461	736	385	1.112	7.417	—	6	101	107	—	7.524	—	13,35	25	301
3.256	176	73	43	123	1.398	307	347	1.114	6.837	—	26	140	166	—	7.003	—	13,69	24	292
4.513	148	53	175	62	1.162	745	429	1.143	8.430	—	22	167	189	—	8.619	—	14,11	26	341
21.761	4.437	501	319	418	9.170	2.891	2.254	6.078	47.829	-6,66	86	581	667	-87,92	48.496	-14,57	13,91	153	317
22.332	4.956	708	312	339	10.106	2.054	2.309	8.126	51.242	—	5.059	463	5.522	—	56.764	—	14,21	153	371
3.489	178	39	156	44	965	378	380	1.400	7.029	—	33	91	124	—	7.153	—	13,77	25	286
2.547	120	119	54	53	738	574	356	1.062	5.623	—	36	98	134	—	5.757	—	13,93	24	240
2.550	237	298	26	59	873	837	376	1.161	6.417	—	26	182	208	—	6.625	—	14,15	27	245
2.059	94	129	55	61	665	547	364	825	4.799	—	10	190	200	—	4.999	—	14,68	24	208
3.034	96	76	37	52	770	163	364	1.074	5.666	—	5	54	59	—	5.725	—	14,80	26	220
3.520	126	147	27	49	732	199	387	1.017	6.204	—	3	48	51	—	6.255	—	14,76	24	261
17.199	851	808	355	318	4.743	2.698	2.227	6.539	35.738	-20,03	113	663	776	+78,39	36.514	-19,08	14,32	150	243
16.866	7.706	405	309	424	6.258	3.431	2.028	7.263	44.690	—	111	324	435	—	45.125	—	13,51	148½	304
38.960	5.288	1.309	674	736	13.913	5.589	4.481	12.617	83.567	-12,89	199	1.244	1.443	-75,78	85.010	-16,57	14,09	303	280
39.198	12.662	1.113	621	763	16.364	5.485	4.337	15.389	95.932	—	5.170	787	5.957	—	101.889	—	13,90	301½	338

		TONNELLATE CARICATE																	
Anno	MESE	per il pubblico										per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente		
		carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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													
1932	Luglio	4.795	4.144	6.781	239	2.673	6.754	64	—	31.560	57.010	—	—	719	719	—	57.729	—	
»	Agosto	3.942	1.632	5.500	202	1.695	5.237	—	—	30.095	48.303	—	—	530	530	—	48.833	—	
»	Settembre	7.771	1.289	5.228	185	2.922	5.565	536	—	38.204	61.700	—	—	749	749	—	62.449	—	
»	Ottobre	7.147	756	2.755	212	2.622	5.884	267	—	43.687	63.330	—	—	356	356	—	63.686	—	
»	Novembre	9.801	85	2.013	63	1.819	5.379	238	—	55.933	75.331	—	—	103	103	—	75.434	—	
»	Dicembre	6.382	179	6.684	308	2.795	3.845	4	—	39.897	60.130	—	—	648	648	—	60.778	—	
1932	2° Semestre	39.838	8.085	28.961	1.209	14.526	32.664	1.145	—	239.376	365.804	— 33,42	—	3.105	3.105	— 95,08	368.909	— 39,78	
1931	2° Semestre	85.923	16.006	123.066	2.064	18.084	32.004	1.744	—	270.519	549.410	—	58.180	4.988	63.168	—	612.578	—	
1933	Gennaio	10.921	428	3.035	70	2.958	3.346	20	—	32.685	53.463	—	—	634	634	—	54.097	—	
»	Febbraio	6.482	89	2.666	181	2.178	3.135	591	—	24.411	39.733	—	—	822	822	—	40.555	—	
»	Marzo	4.515	1.108	8.946	429	2.760	3.668	220	—	30.092	51.738	—	—	1.994	1.994	—	53.732	—	
»	Aprile	2.178	314	27.522	217	1.874	3.281	60	—	37.901	73.347	—	—	2.161	2.161	—	75.508	—	
»	Maggio	2.217	295	32.085	122	2.104	3.780	132	—	45.107	85.842	—	—	3.207	3.207	—	89.049	—	
»	Giugno	3.178	759	18.249	176	2.042	3.813	120	—	34.192	62.529	—	—	820	820	—	63.349	—	
1933	1° Semestre	29.491	2.993	92.503	1.195	13.916	21.023	1.143	—	204.388	366.652	— 19,01	—	9.638	9.638	— 50,42	376.290	— 20,30	
1932	1° Semestre	100.232	14.916	36.888	826	21.924	28.344	1.239	—	248.351	452.720	—	13.632	5.806	19.438	—	472.158	—	
Esercizio 1932-33		69.329	11.078	121.464	2.404	28.442	53.687	2.288	—	443.764	732.456	— 26,91	—	12.743	12.743	— 84,57	745.199	— 13,30	
Esercizio 1931-32		186.155	30.922	159.954	2.890	40.008	60.348	2.983	—	518.870	1.002.130	—	71.812	10.794	82.606	—	1.084.736	—	
		Porto di																	
1932	Luglio	—	—	200	—	48	10.101	1.093	37	2.607	14.086	—	—	208	208	—	14.294	—	
»	Agosto	—	—	—	—	237	8.390	2.572	6	4.277	15.482	—	—	283	283	—	15.765	—	
»	Settembre	—	—	—	—	—	7.022	2.801	28	4.965	14.816	—	—	145	145	—	14.961	—	
»	Ottobre	—	—	1.746	—	132	6.581	2.787	33	3.389	14.668	—	—	69	69	—	14.737	—	
»	Novembre	—	—	853	—	72	4.858	20	30	2.732	8.565	—	—	151	151	—	8.716	—	
»	Dicembre	—	—	409	—	249	3.998	761	10	4.047	9.474	—	—	39	39	—	9.513	—	
1932	2° Semestre	—	—	3.208	—	738	40.950	10.034	144	22.017	77.091	— 41,22	—	895	895	— 71,77	77.986	— 41,94	
1931	2° Semestre	—	—	5.690	—	692	71.661	19.861	519	32.726	131.149	—	—	3.170	3.170	—	134.319	—	
1933	Gennaio	—	—	2.266	—	140	5.895	2.682	29	7.673	18.685	—	—	138	138	—	18.823	—	
»	Febbraio	—	—	4.455	—	449	5.556	2.231	52	3.085	15.828	—	—	33	33	—	15.861	—	
»	Marzo	—	—	2.910	—	484	4.719	2.699	74	4.556	15.442	—	—	56	56	—	15.498	—	
»	Aprile	—	—	6.224	—	219	4.242	4.266	36	4.480	19.467	—	—	254	254	—	19.721	—	
»	Maggio	—	—	2.998	—	24	3.225	10.409	82	4.605	21.343	—	—	105	105	—	21.448	—	
»	Giugno	—	—	2.104	—	334	5.842	4.463	60	4.883	17.686	—	—	105	105	—	17.791	—	
1933	1° Semestre	—	—	20.957	—	1.650	29.479	26.750	333	29.282	108.451	+ 47,43	—	691	691	+ 11,63	109.142	+ 47,13	
1932	1° Semestre	—	—	2.741	—	690	37.767	6.235	310	25.816	73.559	—	—	619	619	—	74.178	—	
Esercizio 1932-33		—	—	24.165	—	2.388	70.429	36.784	477	51.299	185.542	— 9,36	—	1.586	1.586	— 58,14	187.128	— 10,25	
Esercizio 1931-32		—	—	8.431	—	1.382	109.428	26.096	829	58.542	204.708	—	—	3.789	3.789	—	208.497	—	

CARRI CARICATI

per il pubblico														per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	carico medio per carro Tonn.	giorni lavorativi N.	media carri caricati per giorno lavorativo
carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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																		

Trieste

262	359	584	20	208	575	10	—	2.545	4.563	—	—	116	116	—	4.679	—	12,34	26	180
223	148	452	18	154	467	—	—	2.413	3.875	—	—	57	57	—	3.932	—	12,42	26	151
424	115	435	18	247	438	40	—	3.133	4.850	—	—	102	102	—	4.952	—	12,61	26	190
443	73	238	19	236	479	24	—	3.701	5.213	—	—	36	36	—	5.249	—	12,13	25	210
571	8	172	6	178	414	11	—	4.204	5.564	—	—	8	8	—	5.572	—	13,54	24	232
359	16	519	30	246	322	4	—	3.304	4.800	—	—	52	52	—	4.852	—	12,53	25 ½	190
2.222	710	2.400	111	1.220	2.005	89	—	19.300	28.065	- 34,53	—	371	371	- 90,75	29.230	- 39,22	12,02	152 ½	192
4.752	1.361	10.617	186	1.606	2.664	178	—	22.728	44.092	—	—	3.389	622	—	4.011	—	12,73	153	314
618	38	242	7	258	268	2	—	2.601	4.034	—	—	47	47	—	4.081	—	13,26	25	163
362	9	202	14	195	240	31	—	2.090	3.146	—	—	79	79	—	3.225	—	12,58	24	134
246	72	643	38	248	290	23	—	2.637	4.197	—	—	156	156	—	4.353	—	12,34	27	161
123	27	1.916	20	162	273	6	—	3.014	5.541	—	—	153	153	—	5.694	—	13,26	24	237
120	31	2.203	12	183	301	13	—	3.724	6.587	—	—	228	228	—	6.815	—	13,06	26	262
170	76	1.273	16	182	347	12	—	2.870	4.946	—	—	66	66	—	5.012	—	12,64	24	209
1.630	253	6.482	197	1.228	1.719	87	—	16.936	28.451	- 19,01	—	720	720	- 43,13	29.180	- 19,86	12,90	150	194
5.428	1.309	3.213	69	1.781	2.348	117	—	20.865	35.130	—	—	736	546	—	36.412	—	12,97	147 ½	247
3.921	972	8.882	218	2.497	4.414	170	—	36.236	57.310	- 27,85	—	1.100	1.100	- 78,22	58.410	- 30,88	12,76	302 ½	193
10.180	2.670	13.830	255	3.387	5.012	295	—	43.593	79.222	—	—	4.125	1.168	—	84.515	—	12,83	300 ½	281

Fiume

—	—	14	—	4	656	65	8	322	1.269	—	—	21	21	—	1.290	—	11,08	26	50
—	—	—	—	20	709	152	1	455	1.337	—	—	26	26	—	1.363	—	11,57	26	52
—	—	—	—	—	579	173	6	486	1.244	—	—	21	21	—	1.265	—	11,83	26	49
—	—	104	—	11	526	188	7	462	1.298	—	—	9	9	—	1.307	—	11,28	25	52
—	—	54	—	7	396	2	6	330	795	—	—	17	17	—	812	—	10,73	24	34
—	—	26	—	21	347	61	2	444	901	—	—	7	7	—	908	—	10,48	25	36
—	—	188	—	63	3.413	641	30	2.499	6.844	- 29,44	—	101	101	- 55,31	6.945	- 30,03	11,23	152	40
—	—	370	—	65	4.798	1.156	106	3.204	9.699	—	—	226	226	—	9.925	—	13,53	154	64
—	—	190	—	12	523	183	6	703	1.617	—	—	15	15	—	1.632	—	11,53	26	63
—	—	338	—	39	438	156	9	363	1.343	—	—	10	10	—	1.353	—	11,72	24	56
—	—	253	—	40	391	185	11	421	1.301	—	—	9	9	—	1.310	—	11,83	27	49
—	—	459	—	19	333	281	7	428	1.527	—	—	25	25	—	1.552	—	12,71	24	65
—	—	224	—	2	248	761	16	439	1.690	—	—	9	9	—	1.699	—	12,62	26	65
—	—	161	—	27	476	303	9	480	1.456	—	—	17	17	—	1.477	—	12,08	23	64
—	—	1.025	—	130	2.400	1.000	50	2.834	8.934	+ 38,27	—	85	85	+ 18,05	9.019	+ 38,05	12,10	150	60
—	—	191	—	57	3.012	368	73	2.760	6.461	—	—	72	72	—	6.533	—	11,35	148 ½	44
—	—	1.023	—	202	5.822	2.510	80	5.333	15.778	- 2,30	—	180	180	- 37,50	15.904	- 3,00	11,72	302	53
—	—	561	—	122	7.810	1.524	197	5.964	16.160	—	—	298	298	—	16.468	—	12,67	302 ½	54

Anno	M E S E	TONNELLATE CARICATE														TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	
		per il pubblico								per servizio								
		carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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														
1932	Luglio	20.086	—	—	—	—	3.357	—	—	24.084	47.527	—	—	293	293	—	47.820	—
»	Agosto	21.147	—	—	—	—	1.924	—	—	27.418	50.489	—	—	52	52	—	50.541	—
»	Settembre	34.352	—	—	—	—	3.116	—	—	24.190	61.658	—	—	89	89	—	61.747	—
»	Ottobre	29.995	—	—	—	—	5.029	—	—	24.724	59.748	—	—	191	191	—	59.939	—
»	Novembre	54.117	—	—	—	—	5.101	—	—	19.781	78.999	—	—	607	607	—	79.606	—
»	Dicembre	26.162	—	—	—	—	5.427	—	—	21.604	53.193	—	—	512	512	—	53.705	—
1932	2° Semestre	185.858	—	—	—	—	23.954	—	—	141.801	351.614	+ 6,18	—	1.744	1.744	- 44,05	353.358	+ 5,71
1931	2° Semestre	175.256	—	—	—	—	23.933	1.683	—	130.276	331.148	—	—	3.117	3.117	—	334.265	—
1933	Gennaio	32.717	—	—	—	—	7.610	—	—	26.038	66.365	—	—	688	688	—	67.053	—
»	Febbraio	20.870	—	—	—	—	6.078	—	—	28.659	55.607	—	—	472	472	—	56.079	—
»	Marzo	26.087	—	—	—	—	7.609	—	—	28.443	62.139	—	—	685	685	—	62.824	—
»	Aprile	20.005	—	—	—	—	3.310	—	—	30.453	53.768	—	—	438	438	—	54.206	—
»	Maggio	13.160	—	—	—	—	4.082	—	—	26.273	43.515	—	—	796	796	—	44.311	—
»	Giugno	26.088	—	—	—	—	2.903	—	—	30.440	59.431	—	—	922	922	—	60.353	—
1933	1° Semestre	138.927	—	—	—	—	31.592	—	—	170.398	340.825	+ 25,43	—	4.001	4.001	+ 81,20	344.826	+ 25,88
1932	1° Semestre	122.908	424	—	—	—	26.121	—	—	122.196	271.719	—	—	2.208	2.208	—	273.927	—
Esercizio 1932-33		324.786	—	—	—	—	55.548	—	—	312.107	692.438	+ 14,86	—	5.745	5.745	+ 7,80	698.184	+ 14,86
Esercizio 1931-32		298.164	494	—	—	—	50.054	1.683	—	252.472	602.867	—	—	5.325	5.325	—	608.192	—

Porto di

Stazione di

(Merce trasportata dal Porto)

1932	Luglio	66.882	—	—	—	—	—	—	—	50	66.932	—	—	—	—	—	66.932	—
»	Agosto	53.107	—	—	—	—	—	—	—	197	53.304	—	—	—	—	—	53.304	—
»	Settembre	54.076	—	—	—	—	—	—	—	—	54.076	—	—	—	—	—	54.076	—
»	Ottobre	49.639	—	—	—	—	—	—	—	—	49.639	—	—	—	—	—	49.639	—
»	Novembre	49.183	—	—	—	—	—	—	—	—	49.183	—	—	—	—	—	49.183	—
»	Dicembre	41.409	—	—	—	—	—	—	—	—	41.409	—	—	—	—	—	41.409	—
1932	2° Semestre	314.826	—	—	—	—	—	—	—	247	314.543	+ 9,64	—	—	—	- 100,00	314.543	+ 7,01
1931	2° Semestre	286.874	—	—	—	—	—	—	—	—	286.874	—	7.057	—	7.057	—	293.931	—
1933	Gennaio	40.498	—	—	—	—	—	—	—	—	40.498	—	—	—	—	—	40.498	—
»	Febbraio	39.055	—	—	—	—	—	—	—	—	39.055	—	—	—	—	—	39.055	—
»	Marzo	47.268	—	—	—	—	—	—	—	—	47.268	—	—	—	—	—	47.268	—
»	Aprile	43.841	—	—	—	—	—	—	—	—	43.841	—	—	—	—	—	43.841	—
»	Maggio	47.585	—	—	—	—	—	—	—	—	47.585	—	—	—	—	—	47.585	—
»	Giugno	48.558	—	—	—	—	—	—	—	—	48.558	—	—	—	—	—	48.558	—
1933	1° Semestre	268.805	—	—	—	—	—	—	—	—	268.805	- 16,00	—	—	—	—	268.805	- 16,00
1932	1° Semestre	317.961	—	—	—	—	—	—	—	—	317.961	—	—	—	—	—	317.961	—
Esercizio 1932-33		581.101	—	—	—	—	—	—	—	247	581.348	- 3,88	—	—	—	- 100,00	581.348	- 4,99
Esercizio 1931-32		604.835	—	—	—	—	—	—	—	—	604.835	—	7.057	—	7.057	—	611.892	—

CARRI CARICATI														carico medio per carro	giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo
per il pubblico									per servizio				TOTALE GENERALE			
carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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												

Savona

1.202	—	—	—	—	234	—	—	1.631	3.067	—	—	20	20	—	3.087	—	15,49	26	119
1.271	—	—	—	—	143	—	—	1.873	3.287	—	—	4	4	—	3.291	—	15,36	26	127
2.206	—	—	—	—	215	—	—	1.555	3.976	—	—	6	6	—	3.982	—	15,51	26	153
1.900	—	—	—	—	345	—	—	1.662	3.907	—	—	14	14	—	3.921	—	15,29	25	157
3.468	—	—	—	—	355	—	—	1.341	5.164	—	—	39	39	—	5.203	—	15,30	24	217
1.570	—	—	—	—	355	—	—	1.483	3.408	—	—	31	31	—	3.439	—	15,62	26	132
11.017	—	—	—	—	1.647	—	—	9.545	22.809	+ 5,29	—	114	114	- 40,33	22.923	+ 4,73	15,41	153	150
10.780	—	—	—	—	1.656	93	—	9.133	21.662	—	—	225	225	—	21.887	—	15,27	152½	144
1.908	—	—	—	—	499	—	—	1.708	4.115	—	—	45	45	—	4.160	—	16,12	25	166
1.182	—	—	—	—	399	—	—	1.815	3.396	—	—	35	35	—	3.431	—	16,34	24	143
1.402	—	—	—	—	503	—	—	1.884	3.789	—	—	44	44	—	3.833	—	16,39	27	142
1.064	—	—	—	—	220	—	—	1.913	3.197	—	—	33	33	—	3.230	—	16,78	24	135
713	—	—	—	—	267	—	—	1.790	2.770	—	—	52	52	—	2.822	—	15,70	26	109
1.514	—	—	—	—	197	—	—	2.068	3.779	—	—	56	56	—	3.835	—	15,74	24	160
7.783	—	—	—	—	2.085	—	—	11.178	21.048	+ 21,71	—	265	265	+ 72,08	21.311	+ 22,15	16,18	150	142
7.270	30	—	—	—	1.759	—	—	8.233	17.292	—	—	154	154	—	17.446	—	15,70	149	117
19.400	—	—	—	—	3.732	—	—	20.723	43.855	+ 12,58	—	379	379	—	44.234	+ 12,40	15,78	303	140
18.050	30	—	—	—	3.415	93	—	17.366	38.954	—	—	379	379	—	39.333	—	15,46	301½	130

S. Giuseppe di Cairo

di Savona a mezzo delle Funivie)

3.781	—	—	—	—	—	—	—	3	3.784	—	—	—	—	—	3.784	—	17,69	27	140	
3.053	—	—	—	—	—	—	—	12	3.065	—	—	—	—	—	3.065	—	17,39	27	114	
3.052	—	—	—	—	—	—	—	—	3.052	—	—	—	—	—	3.052	—	17,72	26	117	
3.012	—	—	—	—	—	—	—	—	3.012	—	—	—	—	—	3.012	—	16,48	25	120	
2.929	—	—	—	—	—	—	—	—	2.929	—	—	—	—	—	2.929	—	16,79	16	113	
2.300	—	—	—	—	—	—	—	—	2.300	—	—	—	—	—	2.300	—	18,00	25	92	
18.127	—	—	—	—	—	—	—	15	18.142	+ 14,34	—	—	—	- 100,00	18.142	+ 11,98	17,34	150	118	
15.867	—	—	—	—	—	—	—	—	15.867	—	—	349	—	349	—	16.216	—	18,13	156½	104
2.279	—	—	—	—	—	—	—	—	2.279	—	—	—	—	—	2.279	—	17,77	25	91	
2.215	—	—	—	—	—	—	—	—	2.215	—	—	—	—	—	2.215	—	17,63	24	92	
2.547	—	—	—	—	—	—	—	—	2.547	—	—	—	—	—	2.547	—	18,56	27	94	
2.346	—	—	—	—	—	—	—	—	2.346	—	—	—	—	—	2.346	—	18,69	24	98	
2.543	—	—	—	—	—	—	—	—	2.543	—	—	—	—	—	2.543	—	18,71	26	98	
2.707	—	—	—	—	—	—	—	—	2.707	—	—	—	—	—	2.707	—	17,94	26	104	
14.837	—	—	—	—	—	—	—	—	14.837	- 10,58	—	—	—	—	14.837	- 10,58	18,23	152	98	
17.542	—	—	—	—	—	—	—	—	17.542	—	—	—	—	—	17.542	—	18,13	155	113	
32.784	—	—	—	—	—	—	—	15	32.779	- 1,88	—	—	—	- 100,00	32.779	- 2,90	17,78	308	100	
33.409	—	—	—	—	—	—	—	—	33.409	—	—	349	—	349	—	33.758	—	18,13	311½	108

		TONNELLATE CARICATE																
Anno	MESE	per il pubblico									per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente		
		carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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												
Porto di																		
1932	Luglio	32.452	1.069	—	—	—	299	2.874	1.330	7.068	45.092	—	255	—	255	—	45.347	—
»	Agosto	33.729	624	—	32	—	972	2.505	1.470	8.051	47.383	—	629	—	629	—	48.012	—
»	Settembre	39.287	1.260	—	96	—	1.391	6.592	1.610	8.753	58.989	—	567	—	567	—	59.556	—
»	Ottobre	45.315	1.264	—	—	—	1.598	10.505	1.220	8.018	67.920	—	51	—	51	—	67.971	—
»	Novembre	50.136	1.080	—	48	—	1.547	4.405	1.309	8.219	66.744	—	—	—	—	—	66.744	—
»	Dicembre	32.317	1.516	—	—	—	715	6.224	1.520	7.607	49.899	—	—	806	806	—	50.705	—
1932	2° Semestre	233.236	6.813	—	176	—	6.522	33.105	8.459	47.716	336.027	- 8,14	1.502	806	2.308	- 95,76	338.335	- 19,49
1931	2° Semestre	259.343	13.630	—	280	—	5.780	23.481	10.016	53.291	365.821	—	54.431	—	54.431	—	420.252	—
1933	Gennaio	44.617	2.918	—	136	—	961	6.926	2.250	7.776	65.584	—	—	—	—	—	65.584	—
»	Febbraio	44.523	1.840	—	294	—	701	8.183	1.620	5.859	63.020	—	—	—	—	—	63.020	—
»	Marzo	44.696	1.760	—	227	—	925	4.684	950	8.647	61.889	—	2.173	—	2.173	—	64.062	—
»	Aprile	32.146	687	—	—	—	852	1.640	1.080	6.521	42.926	—	—	—	—	—	42.926	—
»	Maggio	45.391	554	—	48	—	878	3.567	1.500	7.203	59.141	—	1.530	—	1.530	—	60.671	—
»	Giugno	29.781	176	—	178	—	806	3.906	860	5.661	41.368	—	4.879	—	4.879	—	46.247	—
1933	1° Semestre	241.154	7.935	—	883	—	5.123	28.906	8.260	41.667	333.928	- 5,63	8.582	—	8.582	- 80,74	342.510	- 14,69
1932	1° Semestre	225.421	45.872	—	374	—	4.789	19.441	9.910	48.063	353.870	—	44.565	—	44.565	—	398.435	—
	Esercizio 1932-33.	474.390	14.748	—	1.059	—	11.645	62.411	16.719	89.383	669.955	- 6,91	10.084	806	10.890	- 89,00	680.845	- 16,84
	Esercizio 1931-32.	484.764	59.502	—	654	—	10.569	42.922	19.926	101.354	719.691	—	98.996	—	98.996	—	818.687	—
Porto di																		
1932	Luglio	31.693	—	—	—	—	2.680	—	4.677	38.996	—	—	21	21	—	—	39.017	—
»	Agosto	38.579	—	—	—	—	6.104	—	5.770	50.453	—	—	52	52	—	—	50.505	—
»	Settembre	30.863	—	—	—	—	693	—	4.599	36.155	—	—	29	29	—	—	36.184	—
»	Ottobre	29.472	—	—	—	—	2.830	—	4.132	36.434	—	—	—	—	—	—	36.434	—
»	Novembre	30.653	—	—	—	—	528	—	4.526	35.707	—	—	178	178	—	—	35.885	—
»	Dicembre	20.334	—	—	—	—	2.628	—	5.351	28.313	—	—	185	185	—	—	28.498	—
1932	2° Semestre	181.540	—	—	—	—	15.463	—	29.055	226.058	+ 20,75	—	465	465	- 98,16	—	226.523	+ 6,63
1931	2° Semestre	164.461	—	—	—	—	12.256	—	10.492	187.209	—	—	24.586	634	25.220	—	212.429	—
1933	Gennaio	29.913	—	—	—	—	7.126	—	4.444	41.483	—	—	214	214	—	—	41.697	—
»	Febbraio	25.571	—	—	—	—	1.110	—	5.495	32.176	—	—	124	124	—	—	32.300	—
»	Marzo	16.168	—	—	—	—	1.428	—	6.508	24.104	—	—	320	320	—	—	24.424	—
»	Aprile	16.890	—	—	—	—	5.057	—	5.881	27.828	—	—	77	77	—	—	27.905	—
»	Maggio	18.178	—	—	—	—	2.605	—	6.129	26.912	—	—	116	116	—	—	27.028	—
»	Giugno	33.493	—	—	—	—	3.150	—	4.328	40.971	—	—	104	104	—	—	41.075	—
1933	1° Semestre	140.213	—	—	—	—	20.476	—	32.785	193.474	+ 21,04	—	955	955	+ 0,42	—	194.429	+ 20,82
1932	1° Semestre	130.429	—	—	—	—	7.428	—	21.981	159.838	—	—	20	931	951	—	160.789	—
	Esercizio 1932-33.	321.753	—	—	—	—	35.939	—	61.840	419.532	+ 20,89	—	1.420	1.420	- 94,57	—	420.952	+ 12,79
	Esercizio 1931-32.	294.890	—	—	—	—	19.684	—	32.473	347.047	—	—	24.606	1.565	26.171	—	373.218	—

Segue: ALLEGATO N. 55.

CARRI CARICATI																carico medio per carro	giorni lavorativi	Media carri caricati per giorno lavorativo	
per il pubblico									per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	Tonn.				N.
carboni	cereali		cotoni		petrolio benzibazina ecc.	fosfati e concimi	sale e tabacchi	altre merci	TOTALE	% rispetto all'esercizio precedente	carboni	altre merci				TOTALE	% rispetto all'esercizio precedente	Tonn.	
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero															
Livorno																			
1.921	67	—	—	—	23	171	133	973	3.288	—	15	—	15	—	3.303	—	13,73	26	127
2.031	39	—	3	—	75	150	147	1.099	3.544	—	37	—	37	—	3.581	—	13,41	26	138
2.311	79	—	8	—	107	386	161	1.164	4.216	—	33	—	33	—	4.249	—	14,02	26	163
2.665	79	—	—	—	122	636	122	1.147	4.771	—	3	—	3	—	4.774	—	14,24	25	191
2.906	69	—	4	—	119	264	136	1.157	4.655	—	—	—	—	—	4.655	—	14,34	24	194
1.901	96	—	—	—	55	368	152	1.146	3.718	—	—	47	47	—	3.765	—	13,47	25	151
13.735	429	—	15	—	501	1.975	851	6.686	24.192	- 6,32	88	47	135	- 95,79	24.327	- 16,20	13,91	152	160
15.250	869	—	21	—	422	1.411	1.001	6.851	25.825	—	3.204	—	3.204	—	29.029	—	14,48	152	191
2.498	190	—	12	—	73	408	218	1.042	4.441	—	—	—	—	—	4.441	—	14,87	25	176
2.619	115	—	20	—	53	469	162	847	4.285	—	—	—	—	—	4.285	—	14,71	24	179
2.633	110	—	15	—	69	279	95	1.115	4.316	—	129	—	129	—	4.445	—	14,41	27	165
1.888	44	—	—	—	63	97	108	900	3.100	—	—	—	—	—	3.100	—	13,85	24	129
2.747	35	—	4	—	63	211	150	961	4.171	—	90	—	90	—	4.261	—	14,24	26	164
1.793	11	—	12	—	55	232	86	846	3.035	—	287	—	287	—	3.322	—	13,92	24	138
14.178	505	—	63	—	376	1.696	819	5.711	23.348	- 6,93	506	—	506	- 80,69	23.854	- 13,91	14,36	150	159
13.325	2.883	—	35	—	368	1.166	991	6.318	25.086	—	2.621	—	2.621	—	27.707	—	14,38	148	187
27.913	934	—	78	—	877	3.671	1.670	12.397	47.540	- 6,62	594	47	641	- 89,00	48.181	- 15,08	14,13	302	159
28.575	3.752	—	56	—	790	2.577	1.992	13.169	50.911	—	5.825	—	5.825	—	56.736	—	14,43	300	189
La Spezia																			
1.733	—	—	—	—	—	138	—	307	2.178	—	—	2	2	—	2.180	—	17,90	27	81
2.139	—	—	—	—	—	327	—	406	2.872	—	—	4	4	—	2.876	—	17,56	26	111
1.762	—	—	—	—	—	42	—	333	2.137	—	—	2	2	—	2.139	—	16,92	26	82
1.669	—	—	—	—	—	167	—	288	2.124	—	—	—	—	—	2.124	—	17,15	25	85
1.791	—	—	—	—	—	27	—	340	2.158	—	—	15	15	—	2.173	—	16,51	24	91
1.197	—	—	—	—	—	134	—	371	1.702	—	—	18	18	—	1.720	—	16,57	26	66
10.291	—	—	—	—	—	835	—	2.045	13.171	+ 20,49	—	41	41	- 97,17	13.212	+ 6,72	17,14	154	86
9.492	—	—	—	—	—	645	—	794	10.931	—	1.394	55	1.449	—	12.380	—	17,16	155	80
1.703	—	—	—	—	—	380	—	309	2.392	—	—	17	17	—	2.409	—	17,31	24	100
1.395	—	—	—	—	—	53	—	369	1.817	—	—	10	10	—	1.827	—	17,68	24	76
891	—	—	—	—	—	75	—	408	1.374	—	—	28	27	—	1.401	—	17,43	27	52
987	—	—	—	—	—	271	—	396	1.654	—	—	8	8	—	1.662	—	16,79	24	69
976	—	—	—	—	—	141	—	411	1.528	—	—	13	13	—	1.541	—	17,54	26	59
1.876	—	—	—	—	—	177	—	290	2.343	—	—	9	9	—	2.352	—	17,46	25	95
7.828	—	—	—	—	—	1.097	—	2.183	11.108	+ 21,94	—	84	84	+ 3,70	11.192	+ 21,78	17,37	150	75
7.232	—	—	—	—	—	402	—	1.475	9.109	—	2	79	81	—	9.190	—	17,50	146	63
18.119	—	—	—	—	—	1.932	—	4.228	24.279	+ 21,15	—	125	125	- 91,83	24.404	+ 13,14	17,25	304	80
16.824	—	—	—	—	—	1.047	—	2.269	20.040	—	1.396	134	1.530	—	21.570	—	17,30	301	72

		TONNELLATE CARICATE																	
Anno	M E S E	per il pubblico									per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente			
		carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	fosfati rosforiti 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													
Porto di																			
1932	Luglio	14.989	356	—	224	—	—	2.334	299	698	18.900	—	—	51	51	—	18.951	—	
»	Agosto	7.355	389	—	450	—	—	215	881	803	10.093	—	—	14	14	—	15.107	—	
»	Settembre	8.358	148	—	90	—	—	1.612	490	680	11.378	—	—	39	39	—	11.417	—	
»	Ottobre	6.900	314	—	—	—	—	2.368	477	993	11.052	—	—	93	93	—	11.145	—	
»	Novembre	3.131	609	—	227	—	—	775	376	779	5.947	—	—	27	27	—	5.974	—	
»	Dicembre	10.610	935	—	126	—	—	7.610	588	666	20.535	—	—	47	47	—	20.582	—	
1932	2° Semestre	51.343	2.751	—	1.167	—	—	14.914	3.111	4.619	77.905	— 35,50	—	271	271	— 99,48	78.176	— 54,98	
1931	2° Semestre	46.418	25.099	—	1.602	—	—	25.234	3.175	19.250	120.790	—	50.019	2.845	52.864	—	173.654	—	
1933	Gennaio	7.383	211	—	68	—	—	5.599	707	1.061	15.029	—	—	22	22	—	15.051	—	
»	Febbraio	8.016	79	—	267	—	—	4.893	324	858	14.437	—	—	44	44	—	14.481	—	
»	Marzo	4.118	1.003	—	322	—	—	2.184	198	1.680	9.505	—	—	8	8	—	9.513	—	
»	Aprile	5.418	269	—	—	—	—	4.002	417	1.049	11.155	—	—	23	23	—	11.178	—	
»	Maggio	7.181	60	—	—	—	—	6.907	459	1.820	16.427	—	4.952	50	5.002	—	21.429	—	
»	Giugno	2.788	226	—	40	—	—	5.465	195	933	9.647	—	3.586	65	3.651	—	13.298	—	
1933	1° Semestre	34.904	1.848	—	697	—	—	29.050	2.300	7.401	76.200	— 20,06	8.538	212	8.750	— 40,83	84.950	— 22,85	
1932	1° Semestre	34.696	29.296	—	188	—	—	12.254	2.737	16.155	95.326	—	14.285	503	11.788	—	110.114	—	
Esercizio 1932-33		86.247	4.599	—	1.864	—	—	43.964	5.411	12.020	154.105	— 28,69	8.538	483	9.021	— 86,66	163.126	— 42,51	
Esercizio 1931-32		81.114	54.395	—	1.790	—	—	37.488	5.912	35.405	216.116	—	64.304	3.348	67.652	—	283.268	—	
Porto di																			
1932	Luglio	20.164	485	—	—	—	—	781	—	1.712	5.072	28.214	—	8.599	—	8.599	—	36.813	—
»	Agosto	40.551	1.308	—	—	—	—	1.151	380	1.992	3.390	48.772	—	—	1	1	—	48.773	—
»	Settembre	22.698	266	—	—	—	—	913	—	2.145	4.565	30.587	—	—	—	—	—	30.587	—
»	Ottobre	24.362	175	—	—	—	—	1.509	737	1.844	6.341	34.968	—	—	37	37	—	30.005	—
»	Novembre	58.982	1.087	—	—	—	—	1.040	505	2.591	3.402	67.607	—	—	—	—	—	67.607	—
»	Dicembre	30.489	895	—	—	—	—	1.979	—	2.931	4.248	40.542	—	—	—	—	—	40.542	—
1932	2° Semestre	197.246	4.216	—	—	—	—	7.373	1.622	13.215	27.018	250.690	— 2,02	8.599	38	8.637	— 89,82	259.327	— 23,89
1931	2° Semestre	204.703	8.440	—	—	—	—	8.959	517	10.876	22.360	255.855	—	84.791	78	84.869	—	340.724	—
1933	Gennaio	33.031	238	—	—	—	—	1.166	202	2.581	7.779	44.997	—	—	—	—	—	44.997	—
»	Febbraio	29.439	232	—	—	—	—	1.499	451	2.200	3.152	36.973	—	—	—	—	—	36.973	—
»	Marzo	45.897	2.518	—	—	—	—	1.315	—	1.876	8.590	60.196	—	—	—	—	—	60.196	—
»	Aprile	36.808	450	—	—	—	—	1.294	—	1.778	8.956	49.286	—	—	—	—	—	49.286	—
»	Maggio	32.738	117	—	—	—	—	1.181	923	2.371	7.653	44.983	—	15.314	—	15.318	—	60.297	—
»	Giugno	17.828	214	—	—	—	—	352	—	2.027	6.221	26.642	—	13.657	—	13.657	—	40.299	—
1933	1° Semestre	195.741	3.769	—	—	—	—	6.807	1.576	2.833	42.351	263.077	— 12,89	28.971	—	28.971	— 46,56	292.048	— 18,01
1932	1° Semestre	215.541	41.232	—	—	—	—	6.087	2.230	10.520	26.396	302.006	—	54.073	138	54.211	—	356.217	—
Esercizio 1932-33		392.987	7.985	—	—	—	—	14.180	3.198	26.048	69.369	513.767	— 7,90	37.570	38	37.608	— 72,96	551.375	— 20,89
Esercizio 1931-32		420.244	49.672	—	—	—	—	15.046	2.747	21.396	48.756	557.861	—	138.864	216	139.080	—	696.941	—

CARRI CARICATI

per il pubblico										per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	carico medio per carro Tonn.	giorni lavorativi N.	media carri caricati per giorno lavorativo	
carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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															
Ancona																			
840	32	—	18	—	—	116	65	56	1.127	—	—	7	7	—	1.134	—	16,71	26	44
458	37	—	39	—	—	21	134	79	768	—	—	2	2	—	770	—	13,13	26	30
514	15	—	8	—	—	91	99	75	802	—	—	6	6	—	808	—	14,13	26	31
409	26	—	—	—	—	144	87	90	756	—	—	8	8	—	764	—	14,59	25	31
181	48	—	25	—	—	47	82	82	465	—	—	4	4	—	469	—	12,74	24	20
625	91	—	11	—	—	413	84	62	1.286	—	—	5	5	—	1.291	—	15,94	26	50
3.027	249	—	101	—	—	832	551	444	5.204	-37,21	—	32	32	-98,94	5.236	-53,66	14,93	153	34
2.813	2.066	—	143	—	—	1.430	521	1.313	8.288	—	2.820	191	3.011	—	11.299	—	15,37	155	73
482	18	—	6	—	—	330	120	91	1.047	—	—	2	2	—	1.049	—	14,35	27	39
454	9	—	25	—	—	293	66	72	919	—	—	4	4	—	923	—	15,69	24	38
242	60	—	28	—	—	130	43	124	627	—	—	1	1	—	628	—	15,15	27	23
310	20	—	—	—	—	240	71	97	738	—	—	3	3	—	741	—	15,09	24	31
415	5	—	—	—	—	362	61	132	975	—	274	4	278	—	1.253	—	17,10	26	48
171	17	—	4	—	—	285	37	80	594	—	204	7	211	—	805	—	16,52	22	37
2.074	129	—	63	—	—	1.640	398	596	4.900	-30,00	478	21	499	-40,81	5.399	-31,15	15,73	150	36
2.141	2.289	—	16	—	—	836	486	1.231	6.999	—	796	47	843	—	7.842	—	14,04	158	50
5.101	378	—	164	—	—	2.472	949	1.040	10.104	-33,90	478	53	531	-86,22	10.635	-44,44	15,34	303	35
4.954	4.355	—	159	—	—	2.266	1.007	2.544	15.287	—	3.616	238	3.854	—	19.141	—	14,83	313	61
Civitavecchia																			
1.061	38	—	—	—	49	—	147	302	1.597	—	451	—	451	—	2.048	—	17,98	26	79
2.219	84	—	—	—	72	21	169	225	2.799	—	—	1	1	—	2.791	—	17,48	26	107
1.208	15	—	—	—	56	—	171	256	1.706	—	—	—	—	—	1.706	—	17,93	26	66
1.316	13	—	—	—	91	41	146	383	1.990	—	—	3	3	—	1.993	—	17,56	25	80
3.264	70	—	—	—	60	27	203	202	3.826	—	—	—	—	—	3.826	—	17,67	24	159
1.636	56	—	—	—	118	—	233	259	2.302	—	—	—	—	—	2.302	—	17,61	26	89
10.704	278	—	—	—	448	89	1.069	1.827	14.211	-3,85	451	4	456	-89,80	14.666	-23,84	17,88	153	98
11.231	605	—	—	—	558	30	903	1.423	14.750	—	4.499	8	4.507	—	19.257	—	17,69	152	127
1.813	16	—	—	—	70	20	199	516	2.634	—	—	—	—	—	2.634	—	17,08	25	105
1.584	16	—	—	—	90	33	171	232	2.126	—	—	—	—	—	2.126	—	17,39	24	89
2.604	156	—	—	—	82	—	156	522	3.520	—	—	—	—	—	3.520	—	17,10	27	130
2.004	29	—	—	—	80	—	146	565	2.824	—	—	—	—	—	2.824	—	17,45	24	118
1.802	7	—	—	—	72	52	194	503	2.630	—	801	—	801	—	3.431	—	17,57	26	132
1.028	14	—	—	—	21	—	176	385	1.624	—	721	—	721	—	2.345	—	17,18	24	98
10.835	238	—	—	—	415	106	1.042	2.722	15.358	-11,81	1.522	—	1.522	—	16.880	-46,08	17,30	150	112
11.560	2.732	—	—	—	387	125	852	1.719	17.375	—	2.815	8	2.823	—	20.198	—	17,64	149	136
21.530	514	—	—	—	861	184	2.111	4.350	29.509	-7,98	1.973	4	1.977	—	31.548	-20,85	17,48	303	184
22.791	3.337	—	—	—	945	155	1.755	3.142	32.125	—	7.314	16	7.330	—	39.455	—	17,66	301	131

Anno	MESE	TONNELLATE CARICATE															TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente
		per il pubblico									per servizio							
		carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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														
Porto di																		
1932	Luglio	7.106	3.720	—	60	—	48	—	—	4.241	15.175	—	9.979	408	10.387	—	25.562	—
	» Agosto	8.351	529	—	—	—	—	20	—	9.255	18.155	—	—	235	235	—	18.390	—
	» Settembre	7.065	669	—	—	—	—	1.031	20	6.432	15.217	—	—	2.330	2.330	—	17.547	—
	» Ottobre	4.843	1.352	—	—	—	—	—	—	5.359	11.554	—	—	1.745	1.745	—	13.299	—
	» Novembre	9.921	1.947	—	—	—	—	105	52	6.313	18.338	—	—	908	908	—	19.246	—
	» Dicembre	3.939	1.304	—	—	—	—	1.124	—	7.854	14.221	—	—	993	993	—	15.214	—
1932	2° Semestre	41.225	9.521	—	60	—	48	2.260	92	39.454	92.660	- 34,59	9.979	6.619	16.598	- 81,93	109.258	- 53,21
1931	2° Semestre.....	44.588	53.399	—	—	—	—	1.704	—	41.967	141.658	—	84.637	7.215	91.852	—	233.510	—
1933	Gennaio	5.325	2.840	—	—	—	—	624	59	5.078	13.926	—	—	828	828	—	14.754	—
	» Febbraio	5.183	3.723	—	—	—	24	640	5	3.580	13.155	—	—	544	544	—	13.699	—
	» Marzo	5.839	3.554	—	20	—	59	1.349	—	4.122	14.943	—	—	1.458	1.458	—	11.401	—
	» Aprile	4.538	1.544	—	—	—	49	31	—	4.040	10.202	—	10.292	2.437	12.729	—	22.931	—
	» Maggio	6.506	1.166	—	—	—	33	1.030	—	2.967	11.702	—	25.367	1.978	27.345	—	39.047	—
	» Giugno	7.707	926	—	42	—	51	826	—	3.570	13.122	—	12.282	722	13.004	—	26.126	—
1933	1° Semestre	35.098	13.753	—	62	—	216	4.500	64	23.357	77.050	- 58,41	47.941	7.967	55.908	- 8,10	132.958	- 45,97
1933	1° Semestre.....	33.320	110.985	—	—	—	—	4.857	—	36.091	185.253	—	55.338	5.496	60.834	—	246.087	—
	Esercizio 1932-33	76.323	23.274	—	122	—	264	6.760	156	62.811	169.710	- 48,09	57.920	14.586	72.506	- 52,51	242.216	- 49,86
	Esercizio 1931-32....	77.908	164.384	—	—	—	—	6.561	—	78.058	326.911	—	139.975	12.711	152.686	—	479.597	—
Porto di																		
1932	Luglio	905	—	—	—	—	—	—	—	8.144	9.049	—	—	—	—	—	9.049	—
	» Agosto	894	—	—	—	—	—	—	—	7.313	8.207	—	—	—	—	—	8.207	—
	» Settembre	957	—	—	—	—	—	—	—	6.886	7.843	—	—	—	—	—	7.843	—
	» Ottobre	678	—	—	—	—	—	—	—	6.272	6.950	—	—	—	—	—	6.950	—
	» Novembre	651	—	—	—	—	—	—	—	6.637	7.288	—	—	—	—	—	7.288	—
	» Dicembre	528	—	—	—	—	—	—	—	6.835	7.363	—	—	—	—	—	7.363	—
1932	2° Semestre	4.613	—	—	—	—	—	—	—	42.087	46.700	- 21,92	—	—	—	- 100	46.700	- 42,60
1931	2° Semestre.....	10.620	—	—	—	—	—	—	—	49.188	59.808	—	21.264	—	21.264	—	81.072	—
1933	Gennaio	282	—	—	—	—	—	—	—	5.842	6.124	—	—	—	—	—	6.124	—
	» Febbraio	383	—	—	—	—	—	—	—	5.378	5.761	—	—	19	19	—	5.780	—
	» Marzo	391	—	—	—	—	—	—	—	6.074	6.465	—	—	—	—	—	6.465	—
	» Aprile	540	—	—	—	—	—	—	—	5.376	5.916	—	—	—	—	—	5.916	—
	» Maggio	1.163	—	—	—	—	—	—	—	6.838	8.001	—	6.540	—	6.540	—	14.541	—
	» Giugno	1.880	—	—	—	—	—	—	—	6.748	8.628	—	—	—	—	—	8.628	—
1933	1° Semestre	4.630	—	—	—	—	—	—	—	36.256	40.895	- 22,61	6.540	19	6.559	- 78,68	47.454	- 43,24
1932	1° Semestre.....	4.690	—	—	—	—	—	—	—	48.156	52.846	—	30.490	271	30.761	—	83.607	—
	Esercizio 1932-33	9.252	—	—	—	—	—	—	—	78.343	87.595	- 22,24	6.540	19	6.559	- 87,39	94.154	- 42,82
	Esercizio 1931-32....	15.310	—	—	—	—	—	—	—	97.344	112.654	—	51.754	271	52.025	—	164.679	—

CARRI CARICATI																carico medio per carro	giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo	
per il pubblico										per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente				Tonn.
carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	fosfati fosforiti e concimi	sale e tabacchi	altre merci	TOTALE	% rispetto all'esercizio precedente	carboni	altre merci	TOTALE			% rispetto all'esercizio precedente	Tonn.	N.	
	per l'interno	per l'estero	per l'interno	per l'estero															
Napoli																			
417	248	—	5	—	4	—	—	586	1.260	—	587	34	621	—	1.881	—	13,59	26	72
495	39	—	—	—	—	—	2	1.050	1.586	—	—	17	17	—	1.603	—	11,47	26	62
385	50	—	—	—	—	63	2	789	1.289	—	—	110	110	—	1.399	—	12,54	26	54
265	95	—	—	—	—	—	—	643	1.003	—	—	110	110	—	1.113	—	11,95	25	45
575	132	—	—	—	—	—	9	717	1.437	—	—	67	67	—	1.504	—	12,80	24	63
208	88	—	—	—	—	—	67	851	1.214	—	—	78	78	—	1.292	—	11,78	26	50
2.245	652	—	5	—	4	130	8	4.636	7.780	-32,39	587	416	1.003	-82,04	8.782	-48,60	12,43	183	57
2.624	3.546	—	—	—	—	142	—	5.209	11.521	—	4.985	601	5.586	—	17.107	—	13,65	155	110
289	184	—	—	—	—	55	6	590	1.124	—	—	58	58	—	1.182	—	12,48	25	47
281	241	—	—	—	—	3	64	497	1.084	—	—	38	38	—	1.122	—	12,21	24	47
317	234	—	3	—	—	91	—	563	1.214	—	—	108	108	—	1.322	—	12,41	27	49
246	116	—	—	—	—	5	3	492	862	—	554	187	741	—	1.603	—	14,31	24	67
341	81	—	—	—	—	3	52	507	984	—	1.375	152	1.527	—	2.511	—	15,55	27	93
427	64	—	6	—	—	5	53	526	1.081	—	660	55	715	—	1.796	—	14,55	25	72
1.901	920	—	9	—	22	316	6	3.175	6.340	-55,26	2.580	500	3.187	-14,03	9.530	-40,72	13,94	182	63
1.960	7.372	—	—	—	—	404	—	4.455	14.191	—	3.236	471	3.707	—	17.898	—	13,75	149	120
4.240	1.572	—	14	—	28	455	14	7.811	14.138	-45,01	2.176	1.014	4.190	-54,91	18.328	-47,84	13,22	305	60
4.584	10.918	—	—	—	—	546	—	9.664	25.712	—	8.221	1.072	9.293	—	35.005	—	13,70	304	115
Torre Annunziata																			
55	—	—	—	—	—	—	—	1.181	1.236	—	—	—	—	—	1.236	—	7,32	26	48
52	—	—	—	—	—	—	—	1.049	1.101	—	—	—	—	—	1.101	—	7,45	26	42
57	—	—	—	—	—	—	—	1.049	1.106	—	—	—	—	—	1.106	—	7,09	26	43
41	—	—	—	—	—	—	—	979	1.020	—	—	—	—	—	1.020	—	6,81	25	41
37	—	—	—	—	—	—	—	995	1.032	—	—	—	—	—	1.032	—	7,06	25	41
34	—	—	—	—	—	—	—	1.083	1.117	—	—	—	—	—	1.117	—	6,59	26	43
276	—	—	—	—	—	—	—	6.338	6.612	-17,45	—	—	—	-100	6.612	-28,02	7,00	184	43
613	—	—	—	—	—	—	—	7.397	8.010	—	1.176	—	1.176	—	9.180	—	8,83	155	59
18	—	—	—	—	—	—	—	915	933	—	—	—	—	—	933	—	6,56	25	37
25	—	—	—	—	—	—	—	838	863	—	—	3	3	—	866	—	6,67	24	36
24	—	—	—	—	—	—	—	975	999	—	—	—	—	—	999	—	6,47	27	37
32	—	—	—	—	—	—	—	892	924	—	—	—	—	—	924	—	6,40	24	38
74	—	—	—	—	—	—	—	1.061	1.135	—	334	—	334	—	1.469	—	9,90	26	57
109	—	—	—	—	—	—	—	1.019	1.128	—	—	—	—	—	1.128	—	7,65	24	47
283	—	—	—	—	—	—	—	5.700	5.982	-16,90	334	3	337	-80,29	6.319	-29,14	7,51	150	42
277	—	—	—	—	—	—	—	6.922	7.199	—	1.703	16	1.719	—	8.918	—	9,38	150	59
588	—	—	—	—	—	—	—	12.938	12.604	-17,19	334	3	337	-88,36	12.931	-28,57	7,28	304	43
890	—	—	—	—	—	—	—	14.319	15.509	—	2.879	16	2.895	—	18.104	—	9,10	305	59

		TONNELLATE CARICATE																
Anno	MESE	per il pubblico								per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente			
		carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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												
Porto di																		
1932	Luglio	412	94	—	—	—	—	—	992	1.498	—	—	45	45	—	1.543	—	
»	Agosto	231	243	—	—	—	—	—	813	1.287	—	—	26	26	—	1.313	—	
»	Settembre	296	154	—	—	—	—	—	1.243	1.693	—	—	25	25	—	1.718	—	
»	Ottobre	773	297	—	—	—	105	—	1.710	2.885	—	—	22	22	—	2.907	—	
»	Novembre	412	221	—	—	—	—	—	1.776	2.409	—	—	9	9	—	2.418	—	
»	Dicembre	176	1.473	—	—	—	8	60	1.075	2.792	—	—	5	5	—	2.797	—	
1932	2° Semestre	2.300	2.482	—	—	—	8	165	7.609	12.564	-29.81	—	132	132	-79.31	12.696	-31.52	
1931	2° Semestre	1.246	5.369	—	—	—	—	440	10.846	17.901	—	367	271	638	—	18.539	—	
1933	Gennaio	239	570	—	—	—	—	80	911	1.800	—	—	44	44	—	1.844	—	
»	Febbraio	141	395	—	—	—	15	35	1.111	1.697	—	—	—	—	—	1.697	—	
»	Marzo	247	308	—	—	—	14	—	1.564	2.133	—	—	8	8	—	2.141	—	
»	Aprile	254	280	—	—	—	—	23	586	1.143	—	—	9	9	—	1.152	—	
»	Maggio	197	32	—	—	—	18	10	528	785	—	—	5	5	—	790	—	
»	Giugno	280	—	—	—	—	—	—	387	667	—	—	12	12	—	679	—	
1933	1° Semestre	1.358	1.585	—	—	—	47	148	5.087	8.225	-63.63	—	78	78	-98.41	8.303	-89.83	
1932	1° Semestre	2.426	8.864	—	—	—	—	2.089	9.238	22.617	—	4.634	274	4.908	—	27.525	—	
Esercizio 1932-33....		3.658	4.037	—	—	—	55	313	12.696	20.789	-48.69	—	210	210	-96.21	20.999	-54.41	
Esercizio 1931-32....		3.672	14.233	—	—	—	—	2.529	20.084	40.518	—	5.001	545	5.546	—	46.064	—	
Altri porti																		
<i>(Taranto, Gallipoli, Bari)</i>																		
1932	Luglio	14.526	1.508	—	—	—	2.232	11	241	8.443	26.961	—	4.801	413	5.214	—	32.175	—
»	Agosto	12.270	366	—	—	—	2.654	1.195	274	10.970	27.729	—	3.424	324	3.748	—	31.477	—
»	Settembre	10.356	142	—	—	—	2.192	3.018	280	9.534	25.522	—	3.534	6	3.540	—	29.062	—
»	Ottobre	4.100	223	—	—	—	1.849	2.067	372	9.247	17.858	—	1.771	88	1.859	—	19.717	—
»	Novembre	6.539	144	—	—	—	1.392	4.455	244	7.557	20.331	—	3.505	263	3.768	—	24.099	—
»	Dicembre	8.956	12	—	—	—	1.753	2.103	349	6.300	19.473	—	6.691	166	6.857	—	26.330	—
1932	2° Semestre	56.747	2.315	—	—	—	12.072	12.819	1.760	52.051	137.834	-15.29	23.726	1.260	24.986	-81.85	162.860	-45.7
1931	2° Semestre	47.170	22.171	—	—	—	14.590	14.189	1.948	62.685	162.753	—	136.188	1.480	137.668	—	300.421	—
1933	Gennaio	11.362	1.604	—	—	—	1.038	836	180	4.987	20.007	—	5.102	221	5.323	—	25.330	—
»	Febbraio	7.512	343	—	—	—	754	3.883	225	7.828	20.545	—	4.670	168	4.838	—	25.383	—
»	Marzo	10.162	879	—	—	—	1.156	3.467	263	7.210	23.137	—	8.252	515	8.767	—	31.904	—
»	Aprile	13.789	135	—	—	—	993	2.471	216	8.800	16.404	—	4.445	227	4.672	—	31.076	—
»	Maggio	14.298	75	—	—	—	1.431	4.430	265	12.064	32.563	—	22.674	490	23.164	—	55.727	—
»	Giugno	7.655	113	—	—	—	1.716	2.215	256	8.175	20.130	—	20.883	457	21.340	—	41.470	—
1933	1° Semestre	64.778	3.149	—	—	—	7.088	17.302	1.405	49.064	142.786	+5.99	66.026	2.078	68.104	-20.09	210.890	-4.12
1931	1° Semestre	50.494	26.556	—	—	—	7.406	4.905	1.613	43.475	134.719	—	83.239	1.986	85.225	—	219.944	—
Esercizio 1932-33....		121.525	5.544	—	—	—	19.160	30.151	3.165	101.115	280.680	-5.65	89.752	3.338	93.090	-53.23	373.750	-23.12
Esercizio 1931-32....		97.664	48.727	—	—	—	21.996	19.094	3.561	106.430	297.472	—	219.427	3.466	222.893	—	520.365	—

Segue: ALLEGATO N. 55.

CARRI CARICATI															carico medio per carro	giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo			
per il pubblico										per servizio				TOTALE GENERALE				% rispetto all'esercizio precedente		
carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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											Tonn.	N.				
Brindisi																				
27	9	—	—	—	—	—	—	132	168	—	—	3	3	—	171	—	9,02	26	7	
19	23	—	—	—	—	—	—	146	188	—	—	6	6	—	194	—	6,77	26	7	
23	14	—	—	—	—	—	—	212	249	—	—	5	5	—	254	—	6,76	26	10	
50	29	—	—	—	—	9	—	257	345	—	—	5	5	—	350	—	8,31	25	14	
36	21	—	—	—	—	—	—	229	286	—	—	2	2	—	288	—	8,40	25	12	
17	138	—	—	—	1	6	—	141	303	—	—	1	1	—	304	—	9,20	26	12	
172	234	—	—	—	1	15	—	1.117	1.530	-27,95	—	22	22	-73,17	1.581	-20,62	8,13	154	10	
97	496	—	—	—	—	41	—	1.502	2.136	—	—	20	62	—	2.218	—	8,36	154	14	
19	70	—	—	—	—	7	—	141	237	—	—	4	4	—	241	—	7,65	26	9	
10	43	—	—	—	1	4	—	136	194	—	—	—	—	—	194	—	8,75	24	8	
18	39	—	—	—	1	—	—	175	233	—	—	4	4	—	237	—	9,03	27	9	
18	32	—	—	—	—	3	—	99	152	—	—	2	2	—	154	—	7,48	24	6	
14	6	—	—	—	2	1	—	81	104	—	—	1	1	—	105	—	7,52	26	4	
21	—	—	—	—	—	—	—	80	101	—	—	4	4	—	105	—	6,46	24	4	
100	190	—	—	—	4	15	—	712	1.021	-58,88	—	15	15	-94,97	1.036	-82,75	7,81	151	7	
152	822	—	—	—	—	196	—	1.313	2.483	—	—	246	52	298	2.781	—	9,90	150	19	
272	424	—	—	—	5	30	—	1.820	2.560	-44,58	—	37	37	-90,28	2.597	-48,05	8,08	305	9	
249	1.318	—	—	—	—	237	—	2.815	4.619	—	—	266	114	380	4.999	—	9,21	304	16	
nel continente																				
(Barletta, Ortona, Ravenna)																				
824	123	—	—	—	172	1	26	545	1.691	—	—	239	31	270	1.961	—	16,41	—	—	
735	31	—	—	—	194	80	28	727	1.795	—	—	178	25	203	1.998	—	15,75	—	—	
588	13	—	—	—	166	196	35	668	1.666	—	—	133	1	134	1.800	—	16,15	—	—	
260	21	—	—	—	138	128	39	639	1.225	—	—	91	12	103	1.328	—	14,85	—	—	
379	12	—	—	—	103	329	27	551	1.401	—	—	169	28	197	1.598	—	15,08	—	—	
537	1	—	—	—	133	114	37	458	1.280	—	—	214	13	227	1.507	—	17,47	—	—	
3.323	201	—	—	—	908	848	192	3.588	9.058	-16,35	—	1.024	110	1.134	-84,99	10.192	-44,56	15,90	—	—
2.705	1.836	—	—	—	1.120	818	201	4.148	10.828	—	—	7.480	74	7.554	18.382	—	16,34	—	—	
652	104	—	—	—	76	47	21	378	1.278	—	—	262	18	280	1.558	—	16,26	—	—	
429	21	—	—	—	55	213	27	477	1.222	—	—	231	16	247	1.469	—	17,28	—	—	
565	56	—	—	—	86	188	35	503	1.433	—	—	264	40	304	1.737	—	18,37	—	—	
789	9	—	—	—	75	138	31	588	1.630	—	—	218	18	236	1.866	—	16,55	—	—	
804	7	—	—	—	104	228	37	765	1.945	—	—	1.302	43	1.345	3.290	—	16,94	—	—	
454	10	—	—	—	128	116	33	538	1.279	—	—	1.160	41	1.201	2.480	—	16,72	—	—	
3.683	207	—	—	—	524	990	184	3.240	8.787	-1,77	—	3.437	176	3.613	-26,08	12.400	-10,36	17,01	—	—
2.889	1.979	—	—	—	564	319	183	3.011	8.945	—	—	4.745	143	4.888	13.833	—	15,90	—	—	
7.016	408	—	—	—	1.430	1.778	376	6.837	17.945	-9,75	—	4.451	286	4.737	-61,84	22.592	-29,87	16,54	—	—
5.594	3.815	—	—	—	1.684	1.137	384	7.159	19.773	—	—	12.225	217	12.442	32.215	—	16,15	—	—	

		TONNELLATE CARICATE																
Anno	MESE	per il pubblico										per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	
		carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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												
Porti della																		
<i>Palermo, Catania, Messina, Siracusa,</i>																		
1932	Luglio	6.442	123	—	—	—	3.061	2.805	50	10.409	22.890	—	399	78	477	—	23.367	—
"	Agosto	5.372	123	—	—	—	3.350	2.002	88	9.914	20.849	—	297	1.540	1.837	—	22.686	—
"	Settembre	2.859	30	—	—	—	2.950	3.999	91	8.963	18.892	—	38	2.590	2.628	—	21.520	—
"	Ottobre	5.282	114	—	—	—	3.289	4.282	41	11.187	24.195	—	372	72	444	—	24.639	—
"	Novembre	3.545	281	—	—	—	2.895	3.578	140	8.097	18.536	—	865	251	1.116	—	19.652	—
"	Dicembre	2.233	148	—	—	—	2.984	1.290	68	11.788	18.511	—	981	41	1.022	—	19.533	—
1932	2° Semestre	25.733	819	—	—	—	18.529	17.956	478	60.358	123.873	- 12.34	2.952	4.572	7.524	- 89.04	131.397	- 37.42
1931	2° Semestre	36.501	577	—	—	—	19.750	20.504	370	63.605	141.307	—	67.790	883	68.673	—	209.980	—
1933	Gennaio	6.901	25	—	—	—	2.759	2.752	76	9.931	22.444	—	1.352	96	1.448	—	23.892	—
"	Febbraio	4.110	45	—	—	—	2.696	5.063	58	8.699	20.671	—	1.006	154	1.160	—	21.831	—
"	Marzo	3.343	5	—	—	—	3.019	3.907	91	9.266	19.631	—	806	143	949	—	20.580	—
"	Aprile	5.061	317	—	—	—	2.604	3.176	46	10.648	21.852	—	3.415	187	3.602	—	25.454	—
"	Maggio	5.547	101	—	—	—	2.724	2.827	84	20.740	32.023	—	18.949	1.023	19.972	—	51.995	—
"	Giugno	3.715	15	—	—	—	2.407	4.749	91	15.725	26.702	—	6.026	306	6.332	—	33.034	—
1933	1° Semestre	28.677	508	—	—	—	16.209	22.474	446	75.009	143.323	+ 22.08	31.554	1.909	33.463	+ 215.27	176.786	+ 38.10
1932	1° Semestre	26.463	1.350	—	—	—	15.371	11.675	411	62.129	117.399	—	9.061	1.553	10.614	—	128.013	—
	Esercizio 1932-33	54.410	1.327	—	—	—	34.738	40.430	924	135.367	267.196	+ 3.28	34.506	6.481	40.987	- 48.30	308.183	- 8.82
	Esercizio 1931-32	62.964	1.927	—	—	—	35.121	32.179	781	125.734	258.706	—	76.851	2.436	79.277	—	337.933	—
Porti della																		
<i>Cagliari, Terranova Pausania,</i>																		
1932	Luglio	3.149	—	—	—	—	—	856	—	4.277	8.282	—	—	33	33	—	8.315	—
"	Agosto	4.097	—	—	—	—	67	433	—	3.906	8.503	—	—	16	16	—	8.519	—
"	Settembre	945	20	—	—	—	196	2.025	—	3.224	6.410	—	—	94	94	—	6.504	—
"	Ottobre	5.418	—	—	—	—	122	593	—	4.873	11.006	—	—	621	621	—	11.627	—
"	Novembre	4.953	—	—	—	—	246	750	—	4.689	10.638	—	—	33	33	—	10.671	—
"	Dicembre	660	—	—	—	—	195	2.079	—	4.231	7.165	—	—	39	39	—	7.204	—
1932	2° Semestre	19.222	20	—	—	—	826	6.736	—	25.200	52.004	+ 27.05	—	836	836	- 86.48	52.840	+ 18.15
1931	2° Semestre	4.191	116	—	—	—	—	5.026	29	31.570	40.932	—	5.126	1.056	6.182	—	47.114	—
1933	Gennaio	1.538	—	—	—	—	8	—	—	1.865	3.411	—	—	210	210	—	3.621	—
"	Febbraio	420	—	—	—	—	105	2.572	—	3.624	6.721	—	—	133	133	—	6.854	—
"	Marzo	4.592	—	—	—	—	714	2.775	—	3.686	11.767	—	—	25	25	—	11.792	—
"	Aprile	151	—	—	—	—	233	394	—	3.492	4.270	—	—	75	75	—	4.345	—
"	Maggio	4.267	—	—	—	—	229	1.859	—	4.892	11.247	—	—	108	108	—	11.355	—
"	Giugno	4.654	—	—	—	—	393	1.731	—	4.498	11.086	—	—	622	622	—	11.708	—
1933	1° Semestre	15.622	—	—	—	—	1.492	9.331	—	22.057	48.502	+ 32.11	—	1.173	1.173	+ 241.98	49.675	+ 34.05
1932	1° Semestre	4.626	71	—	—	—	—	6.166	—	25.851	36.714	—	—	343	343	—	37.057	—
	Esercizio 1932-33	34.844	20	—	—	—	2.318	16.067	—	47.257	100.506	+ 29.44	—	2.009	2.009	- 69.21	102.515	+ 21.78
	Esercizio 1931-32	8.817	178	—	—	—	—	11.192	29	57.421	77.646	—	5.126	1.399	6.525	—	84.171	—

CARRI CARICATI																			
per il pubblico										per servizio				TOTALE GENERALE	% rispetto all'esercizio precedente	carico medio per carro	giorni lavorativi	media carri caricati per giorno lavorativo	
carboni	cereali		cotoni		petrolio benzina nafta ecc.	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															
Sicilia																			
<i>Porto Empedocle, Licata</i>																			
405	12	—	—	—	273	187	11	872	1.760	—	22	12	34	—	1.794	—	13,03	—	—
378	11	—	—	—	415	130	20	978	1.932	—	16	122	138	—	2.070	—	10,96	—	—
216	3	—	—	—	267	279	23	790	1.578	—	2	153	155	—	1.733	—	12,42	—	—
335	9	—	—	—	292	304	9	927	1.876	—	22	12	34	—	1.910	—	12,90	—	—
239	16	—	—	—	257	250	17	792	1.571	—	52	26	78	—	1.649	—	11,92	—	—
167	10	—	—	—	264	111	11	1.129	1.692	—	56	8	64	—	1.756	—	11,12	—	—
1.740	61	—	—	—	1.768	1.261	91	5.488	10.408	— 6,11	170	333	503	— 86,90	10.912	— 26,89	12,04	—	—
2.416	43	—	—	—	1.760	1.460	59	5.348	11.086	—	3.734	95	3.839	—	14.925	—	14,07	—	—
419	2	—	—	—	241	216	14	935	1.827	—	73	22	95	—	1.922	—	12,53	—	—
267	4	—	—	—	240	356	11	884	1.762	—	55	19	74	—	1.836	—	11,89	—	—
230	1	—	—	—	260	245	10	849	1.595	—	46	25	71	—	1.666	—	12,35	—	—
332	19	—	—	—	233	197	8	873	1.662	—	184	22	206	—	1.868	—	13,63	—	—
341	6	—	—	—	242	165	10	1.553	2.317	—	1.029	72	1.101	—	3.418	—	15,21	—	—
244	2	—	—	—	213	281	13	1.189	1.942	—	328	29	357	—	2.299	—	14,37	—	—
1.833	34	—	—	—	1.429	1.460	66	6.283	11.105	+ 22,33	1.715	189	1.904	+196,57	13.009	+ 33,84	13,59	—	—
1.752	98	—	—	—	1.351	766	77	5.034	9.078	—	497	145	642	—	9.720	—	13,17	—	—
3.573	95	—	—	—	3.197	2.721	157	11.771	21.514	+ 6,70	1.885	522	2.407	— 46,28	23.921	— 2,94	12,88	—	—
4.168	141	—	—	—	3.111	2.226	136	10.332	20.164	—	4.241	240	4.481	—	24.645	—	13,71	—	—
Sardegna																			
<i>Golfo Aranci e Porto Torres</i>																			
170	—	—	—	—	—	45	—	457	672	—	—	6	6	—	678	—	12,26	—	—
209	—	—	—	—	6	23	—	427	665	—	—	7	7	—	672	—	12,68	—	—
48	2	—	—	—	18	109	—	359	536	—	—	11	11	—	547	—	11,89	—	—
292	—	—	—	—	12	34	—	497	835	—	—	46	46	—	881	—	13,20	—	—
260	—	—	—	—	23	47	—	473	803	—	—	6	6	—	809	—	13,19	—	—
38	—	—	—	—	13	110	—	458	619	—	—	4	4	—	623	—	11,56	—	—
1.017	2	—	—	—	72	368	—	2.671	4.130	+ 20,44	—	80	80	— 78,61	4.210	+ 10,70	12,55	—	—
244	9	—	—	—	—	270	2	2.904	3.429	—	271	103	374	—	3.803	—	12,39	—	—
83	—	—	—	—	1	—	—	274	358	—	—	23	23	—	381	—	9,50	—	—
21	—	—	—	—	9	143	—	407	580	—	—	17	17	—	597	—	11,48	—	—
272	—	—	—	—	57	150	—	415	894	—	—	2	2	—	896	—	13,16	—	—
12	—	—	—	—	18	24	—	369	423	—	—	10	10	—	433	—	10,03	—	—
214	—	—	—	—	22	102	—	466	804	—	—	13	13	—	817	—	13,90	—	—
298	—	—	—	—	16	93	—	461	868	—	—	53	53	—	921	—	12,71	—	—
900	—	—	—	—	123	512	—	2.392	3.927	+ 15,70	—	118	118	+156,52	4.045	+ 17,59	12,28	—	—
316	4	—	—	—	—	342	—	2.732	3.394	—	—	46	46	—	3.440	—	10,77	—	—
1.917	2	—	—	—	195	880	—	5.063	8.057	+ 18,09	—	198	198	— 52,86	8.255	+ 13,79	12,42	—	—
560	13	—	—	—	—	612	2	5.636	6.823	—	271	149	420	—	7.243	—	11,62	—	—

Movimento delle merci nei porti.
Carri scaricati e caricati suddivisi per provenienza e destinazione.

ESERCIZIO 1932-33.

(Vedere Relazione a pag. 121, Capo VI).

a) Porto di Genova.

ANNO	MESE	CARRI SCARICATI								CARRI CARICATI									
		Provenienti dalle linee di								Destinati alle linee di									
		Stazioni limitrofe	Genova-Ventimiglia	Ovada-Asti	Genova-Novi Arquata-Tortona	oltre Novi verso Alessandria ed oltre	oltre Novi verso Milano ed oltre	oltre Novi verso Piacenza ed oltre	Genova-Spezia ed oltre	TOTALE	Stazioni limitrofe	Genova-Ventimiglia	Ovada-Asti	Genova-Novi Arquata-Tortona	oltre Novi verso Alessandria ed oltre	oltre Novi verso Milano ed oltre	oltre Novi verso Piacenza ed oltre	Genova-Spezia ed oltre	TOTALE
1932	Luglio	618	369	383	197	1.244	1.538	504	532	5.385	2.798	885	446	649	5.360	9.326	1.580	1.066	22.110
»	Agosto	594	384	394	189	1.171	1.463	456	508	5.159	2.587	984	449	475	4.487	9.231	1.326	1.012	20.551
»	Settembre	708	395	357	237	1.232	1.494	503	551	5.477	1.962	952	316	429	3.908	8.402	1.034	1.110	18.113
»	Ottobre	800	498	473	225	1.423	1.732	623	671	6.445	2.403	963	392	809	4.671	10.474	980	1.164	21.856
»	Novembre	768	451	431	213	1.352	1.580	569	588	5.952	2.590	1.130	340	616	5.300	9.927	1.000	1.197	22.100
»	Dicembre	835	505	441	315	1.371	1.715	656	656	6.494	2.995	1.180	385	773	5.157	9.548	924	1.081	22.043
1933	Gennaio	766	441	412	225	1.275	1.517	456	600	5.692	3.151	1.268	300	722	5.510	9.149	955	929	21.984
»	Febbraio	707	369	352	255	1.571	1.902	534	720	6.410	3.015	1.097	264	483	5.737	8.901	713	887	21.097
»	Marzo	768	359	312	284	1.454	1.736	530	801	6.244	3.108	1.161	322	440	4.811	9.599	857	1.059	21.357
»	Aprile	666	400	348	189	1.239	1.421	419	569	5.251	2.899	927	279	846	4.762	7.832	665	919	19.129
»	Maggio	844	484	462	244	1.781	1.909	615	676	7.015	3.263	905	232	747	4.590	7.123	820	1.344	19.024
»	Giugno	716	390	405	249	1.442	1.568	512	613	5.895	2.854	966	272	958	4.841	7.643	614	893	19.041
Esercizio 1932-33		8.790	5.045	4.770	2.822	16.555	19.575	6.377	7.485	71.419	33.625	12.418	3.997	7.947	59.134	107.165	11.468	12.861	248.405
Percentuale in rapporto al totale		12,31	7,06	6,68	3,95	23,18	27,41	8,93	10,48	100 —	13,54	5 —	1,61	3,20	23,80	43,14	4,61	5,10	100 —
Esercizio 1931-32		8.506	6.183	5.993	3.202	17.584	22.650	10.840	9.486	84.444	33.788	13.450	5.729	7.133	60.730	129.179	20.993	16.506	287.508
Percentuale in rapporto al totale		10,07	7,32	7,10	3,79	20,82	26,82	12,84	11,24	100 —	11,76	4,68	1,99	2,48	21,12	44,93	7,30	5,76	100 —

b) Porto di Trieste

ANNO	MESE	CARRI SCARICATI							CARRI CARICATI													
		Provenienti dalle linee di							Destinati alle linee di													
		Cervignano	Udine	Prediccole	Postumia	Fiume	Pola	Traffico locale	TOTALE	Pola	Fiume	Postumia	Prediccole	Udine	Cervignano	oltre Fiume	oltre Postumia	oltre Prediccole	oltre Udine	oltre Cervignano	Traffico locale	TOTALE
1932	Luglio	666	490	484	1.193	26	40	505	3.404	289	85	72	134	437	99	1	1.050	799	450	875	388	4.679
»	Agosto	718	470	454	1.088	33	47	387	3.197	227	62	19	109	328	61	—	1.104	558	473	701	290	3.932
»	Settembre	732	439	553	1.225	32	40	686	3.707	219	76	24	104	338	91	2	1.317	909	516	885	471	4.952
»	Ottobre	747	388	724	1.528	34	67	555	4.043	195	71	39	104	390	81	—	1.411	935	634	937	452	5.249
»	Novembre	799	447	670	1.445	36	80	538	4.015	190	49	40	141	351	101	—	1.613	1.148	651	823	465	5.572
»	Dicembre	737	467	872	1.377	20	74	710	4.257	178	56	32	105	256	93	—	1.513	877	427	697	618	4.852
1933	Gennaio	623	447	722	1.245	26	62	658	3.783	204	51	32	107	382	78	—	1.106	596	352	535	638	4.081
»	Febbraio	695	409	569	1.046	19	43	471	3.252	138	54	50	61	231	101	—	949	518	407	397	319	3.225
»	Marzo	828	442	619	1.021	59	51	524	3.544	172	55	35	79	334	74	2	1.525	696	414	599	368	4.353
»	Aprile	600	344	618	1.114	21	46	593	3.336	189	80	21	106	190	88	—	2.482	815	557	626	540	5.694
»	Maggio	932	400	643	1.171	71	69	509	3.795	243	59	26	115	276	92	—	3.044	1.126	670	757	407	6.815
»	Giugno	468	448	600	1.214	29	74	516	3.319	218	63	42	125	235	94	—	1.807	873	553	689	313	5.012
Esercizio 1932-33		8.545	5.191	7.528	14.667	406	693	6.652	43.682	2.462	761	432	1.290	3.748	1.063	5	18.921	9.850	6.104	8.521	5.269	58.416
Percentuale in rapporto al totale		19,56	11,88	17,23	33,58	0,93	1,59	15,23	100 —	4,21	1,30	0,74	2,21	6,42	1,80	0,01	32,39	16,86	10,45	14,59	9,02	100 —
Esercizio 1931-32		7.956	6.314	7.635	21.046	431	632	8.811	52.825	2.362	948	478	2.758	6.475	836	22	24.092	14.230	12.237	12.226	7.851	84.515
Percentuale in rapporto al totale		15,06	11,95	14,45	39,84	0,82	1,20	16,68	100 —	2,79	1,12	0,57	3,26	7,66	0,99	0,63	28,51	16,84	14,48	14,47	9,28	100 —

c) Porto di Venezia.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI						CARRI CARICATI					
		Provenienti dalle linee di						Destinati alle linee di					
		Mestre-Verona-Milano e diramazioni	oltre Padova verso Bologna e diramazioni	oltre Mestre verso Treviso e diramazioni	oltre Mestre verso Portogruaro e diramazioni	oltre Mestre verso Bassano	TOTALE	Mestre-Verona-Milano e diramazioni	oltre Padova verso Bologna e diramazioni	oltre Mestre verso Treviso e diramazioni	oltre Mestre verso Portogruaro e diramazioni	oltre Mestre verso Bassano	TOTALE
1932	Luglio	1.324	55	249	82	133	1.843	3.979	2.645	1.032	745	378	8.777
	Agosto	1.068	86	276	71	72	1.573	3.485	2.669	980	566	651	8.351
	Settembre	1.269	80	265	103	53	1.770	3.522	2.528	1.083	635	454	8.222
	Ottobre	1.128	107	358	126	98	1.817	3.125	2.690	834	534	341	7.524
	Novembre	1.116	106	255	70	88	1.635	3.159	1.984	906	471	483	7.003
	Dicembre	1.311	105	214	95	129	1.854	4.052	2.095	1.110	652	710	8.619
1933	Gennaio	1.389	75	317	53	66	1.900	3.739	1.752	841	523	298	7.153
	Febbraio	965	95	429	63	102	1.654	2.829	1.457	785	482	204	5.757
	Marzo	1.066	196	357	83	175	1.877	3.016	1.452	996	705	456	6.625
	Aprile	1.001	192	240	73	244	1.750	2.013	1.409	756	398	423	4.999
	Maggio	1.199	197	294	72	99	1.861	2.527	1.695	714	472	317	5.725
	Giugno	1.381	144	1.137	63	67	2.792	2.835	1.978	695	454	293	6.255
Esercizio 1932-33		14.217	1.438	4.391	954	1.326	22.326	38.281	24.854	19.732	6.635	5.008	85.010
Percentuale in rapporto al totale		63,68	6,44	19,67	4,27	5,94	100	45,04	28,65	12,62	7,80	5,89	100
Esercizio 1931-32		16.216	1.606	4.005	2.317	2.834	26.978	46.335	29.912	12.997	8.687	3.958	101.889
Percentuale in rapporto al totale		60,11	5,95	14,85	8,59	10,50	100	45,48	29,36	12,76	8,52	3,88	100

NB. — Sono compresi i trasporti in arrivo ed in partenza dallo scalo di Marghera.

d) Porto di Savona.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI						CARRI CARICATI						
		Provenienti dalle linee di					TOTALE	Destinati					TOTALE	
		Ventimiglia	Genova	Ceva	Alessandria	Calate		alle linee di	a Savona Letimbro	a Savona Marittima				
1932	Luglio	124	63	70	171	116	544	86	436	1.334	1.103	10	118	3.087
	Agosto	100	62	171	90	66	459	104	470	1.576	1.059	2	80	3.291
	Settembre	142	73	102	101	142	560	133	460	1.646	1.553	6	184	3.982
	Ottobre	128	70	82	96	156	532	107	679	1.479	1.465	8	183	3.921
	Novembre	158	84	169	233	128	772	208	787	2.149	1.922	25	112	5.203
	Dicembre	114	68	97	199	86	564	138	676	823	1.691	24	87	3.439
1933	Gennaio	105	88	101	131	104	529	172	889	1.079	1.878	22	120	4.160
	Febbraio	163	82	163	144	309	861	107	688	836	1.375	78	347	3.431
	Marzo	180	87	80	114	274	735	146	952	799	1.627	21	288	3.833
	Aprile	154	136	204	242	277	1.013	113	517	910	1.405	14	271	3.230
	Maggio	99	113	155	329	385	1.081	125	543	826	926	18	384	2.822
	Giugno	99	104	157	272	224	856	103	746	1.516	1.236	8	224	3.835
Esercizio 1932-33		1.566	1.030	1.551	2.122	2.267	8.538	1.544	7.843	14.973	17.240	236	2.398	44.234
Percentuale in rapporto al totale		18,34	12,07	18,17	24,86	26,56	100	3,49	17,73	33,86	38,97	0,53	5,42	100
Esercizio 1931-32		996	948	1.430	1.142	1.139	5.655	1.590	4.468	17.149	14.803	576	742	39.333
Percentuale in rapporto al totale		17,61	16,76	25,29	20,20	20,14	100	4,04	11,36	43,60	37,66	1,46	1,89	100

e) Porto di Livorno.

Anno	MESE	CARRI SCARICATI							CARRI CARICATI								
		Provenienti dalle linee di							TOTALE	Destinati alle linee di							TOTALE
		Livorno - Pisa	Pisa, Empoli, Firenze e diramazioni	oltre Pisa verso Lucca e diramazioni	Colle Salvetti	Livorno, Vada Cecina, Grosseto ed oltre	Colle Salvetti Grosseto ed oltre	oltre Pisa verso Spezia e diramazioni		Livorno - Pisa	Pisa, Empoli, Firenze e diramazioni	oltre Pisa verso Lucca e diramazioni	Colle Salvetti	Livorno, Vada Cecina, Grosseto ed oltre	Colle Salvetti Grosseto ed oltre	oltre Pisa verso Spezia e diramazioni	
1932	Luglio	56	516	278	38	223	103	274	1.488	40	1.108	1.164	15	631	—	255	3.303
	Agosto	53	535	296	34	242	113	346	1.619	32	1.632	971	10	607	17	312	3.581
	Settembre	58	616	320	36	329	148	325	1.832	37	1.905	1.228	45	749	—	285	4.249
	Ottobre	65	643	392	20	316	136	315	1.896	23	2.188	1.473	27	759	12	292	4.774
	Novembre	63	674	315	36	412	173	297	2.000	60	2.062	1.271	21	807	—	344	4.655
	Dicembre	70	630	387	42	566	167	376	2.238	62	1.969	1.053	14	341	—	326	3.763
1933	Gennaio	55	569	275	37	395	145	230	1.706	60	2.159	1.487	13	413	—	309	4.441
	Febbraio	48	483	242	32	324	129	237	1.495	114	2.017	979	70	804	—	301	4.285
	Marzo	54	517	335	27	300	160	244	1.637	44	1.891	1.370	—	833	—	307	4.445
	Aprile	53	474	289	22	293	123	252	1.506	70	1.345	568	—	897	—	220	3.100
	Maggio	47	533	290	23	314	148	219	1.604	54	1.544	1.268	—	1.161	—	234	4.261
	Giugno	63	532	335	26	230	81	200	1.467	76	1.191	1.106	—	763	—	186	3.322
Esercizio 1932-33		685	6.722	3.784	382	3.944	1.926	3.345	20.488	672	21.101	13.938	215	8.855	29	3.371	48.181
Percentuale in rapporto al totale		3,34	32,81	18,47	1,86	19,25	7,94	16,33	100	1,39	43,79	28,93	0,45	18,88	0,06	7,00	100
Esercizio 1931-32		835	7.679	4.886	269	3.474	1.738	4.345	23.226	838	26.764	15.785	412	9.203	42	3.692	56.786
Percentuale in rapporto al totale		3,60	33,06	21,06	1,16	14,96	7,48	18,70	100	1,48	47,17	27,82	0,73	16,22	0,07	6,51	100

Movimento delle merci importate

ESERCIZI DAL 1932-33 A

(Vedere Relazione a pag. 2)

Anno	MESE	T R A N S											
		Ventimiglia		Breil		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1932	Luglio	3.028	203	156	39	27.332	1.795	33.379	1.988	10.443	710	67.801	4.434
»	Agosto	4.523	303	91	26	25.279	1.771	34.928	2.113	14.457	903	80.167	5.281
»	Settembre	2.755	186	228	26	30.424	2.040	36.928	2.163	14.965	951	84.885	5.781
»	Ottobre	2.392	162	188	37	31.314	2.121	34.155	2.124	15.301	980	100.895	6.377
»	Novembre	2.461	177	200	36	35.486	2.470	33.884	2.031	12.470	847	83.184	5.160
»	Dicembre	3.753	227	197	44	34.646	2.543	27.068	2.677	9.381	640	67.006	4.013
1933	Gennaio	3.404	229	271	51	28.941	2.045	24.905	1.593	9.189	635	60.011	3.849
»	Febbraio	2.578	177	174	36	25.986	1.864	30.135	1.839	9.218	596	61.659	3.893
»	Marzo	3.503	210	172	36	32.705	2.208	31.358	1.997	8.946	621	56.377	3.731
»	Aprile	3.773	250	167	23	22.719	1.646	28.034	1.771	5.632	394	50.431	3.230
»	Maggio	2.763	164	189	26	26.211	1.777	33.574	2.086	7.117	478	50.344	3.396
»	Giugno	2.862	191	166	23	27.279	1.868	33.974	2.048	6.807	480	57.241	3.912
Esercizio 1932-33		37.792	2.479	2.199	403	348.322	24.248	382.322	24.530	123.920	8.235	820.001	53.291
Esercizio 1931-32		54.137	4.204	3.834	893	450.531	33.619	446.704	28.023	157.220	9.969	992.666	60.863
Esercizio 1930-31		82.011	5.808	3.910	784	424.062	31.174	585.076	35.974	257.111	16.819	1.676.544	99.592
Esercizio 1929-30		119.085	8.069	2.193	216	615.671	47.277	689.340	42.433	312.002	22.578	1.923.046	115.977
Esercizio 1928-29		109.944	8.676	1.103	163	769.151	60.048	757.613	52.946	281.431	19.530	2.001.239	113.092
Esercizio 1927-28		121.467	10.305	—	—	613.943	51.926	908.632	59.527	191.488	13.767	1.598.736	89.599
Esercizio 1926-27		146.872	12.001	—	—	700.777	53.564	965.970	65.234	208.575	14.495	1.470.151	81.924
Esercizio 1925-26		154.996	16.452	—	—	787.686	60.345	994.651	63.300	175.462	12.667	1.430.994	83.170
Esercizio 1924-25		244.672	19.061	—	—	657.288	47.484	957.120	61.863	192.390	12.802	997.530	69.907
Esercizio 1923-24		253.079	18.695	—	—	627.839	46.205	418.113	31.517	118.081	9.921	469.806	50.767
Esercizio 1922-23		178.253	13.107	—	—	645.229	46.903	392.996	26.344	95.335	8.518	454.865	42.510
Esercizio 1921-22		146.527	10.758	—	—	469.457	39.086	645.394	38.032	67.896	6.440	219.189	26.237
Esercizio 1913-14		36.954	4.586	—	—	334.926	46.661	159.446	15.575	245.790	29.055	712.599	68.391

tate dalle ferrovie estere.

AL 1922-23 E 1913-14.

pag. 120, Capo VI).

S I T O D I														T O T A L E	
Brennero		San Candido		Tarvisio		Fusine Laghi		Piedicolle		Postumia		Fiume		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
6.037	567	4.779	346	37.547	2.690	808	59	9.152	752	40.657	3.079	4.276	332	245.395	17.003
6.310	602	4.392	307	30.970	2.330	1.158	81	8.387	638	38.190	3.040	3.569	313	252.421	17.708
6.289	686	5.498	391	33.808	2.480	1.434	104	8.790	719	48.882	3.616	5.696	457	280.582	19.601
7.255	723	7.597	499	38.122	2.773	1.401	99	10.080	807	48.949	3.663	4.651	387	302.300	20.752
7.995	691	9.398	601	36.103	2.677	2.491	179	8.309	709	48.246	3.456	3.815	325	284.042	19.362
7.647	757	7.045	466	40.214	2.848	2.182	149	10.032	814	48.360	3.532	4.882	410	262.413	19.150
6.610	687	5.414	332	31.539	2.220	1.274	80	9.120	754	37.302	2.725	6.634	518	224.653	15.736
6.251	592	5.635	382	29.585	2.120	827	60	7.559	646	33.436	2.513	3.418	292	216.401	15.040
7.621	708	5.372	365	36.683	2.637	962	70	7.733	643	38.218	3.313	2.995	462	232.642	17.064
6.838	685	5.461	378	37.127	2.690	1.270	90	7.232	607	36.535	3.660	2.547	232	207.766	15.674
6.313	612	6.526	454	38.800	2.777	1.001	74	5.765	646	38.903	3.944	2.930	238	220.475	17.392
6.075	621	5.199	350	39.129	2.790	1.057	76	9.073	716	36.562	3.894	4.066	324	229.490	17.293
81.310	7.994	72.316	4.961	429.636	31.159	15.865	1.130	101.232	8.451	494.240	40.574	49.509	4.320	2.958.670	211.775
111.350	9.177	79.660	5.512	447.944	34.271	15.936	1.179	119.050	9.987	725.388	60.728	103.844	8.036	3.708.264	266.491
146.040	11.570	106.068	7.523	605.433	47.927	23.498	1.741	175.400	13.728	1.008.292	88.213	133.351	10.446	5.226.796	371.299
166.366	12.831	121.738	8.501	862.666	67.681	28.917	2.222	243.253	18.530	1.455.176	120.599	232.908	18.503	6.802.361	485.417
185.006	13.758	108.804	7.568	813.925	63.203	35.498	2.798	274.799	19.910	1.533.208	104.850	185.621	13.313	7.057.402	479.855
135.771	10.948	169.408	10.442	863.804	67.106	28.387	2.159	375.966	28.062	1.438.385	98.870	203.331	14.103	6.649.318	456.814
463.292	30.283	308.844	19.811	1.515.904	118.332	27.511	2.059	294.468	22.347	1.747.955	122.753	311.367	22.726	8.161.686	565.529
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
402.199	28.245	71.250	5.286	815.200	62.574	—	—	376.488	28.439	1.216.493	95.662	187.264	15.283	6.117.894	446.606
531.666	34.833	69.865	5.124	955.957	65.005	—	—	282.156	16.848	740.462	67.437	—	—	4.467.024	346.352
953.081	59.593	37.467	2.985	586.598	40.970	—	—	235.326	14.608	609.807	52.680	—	—	4.188.957	308.218
328.152	28.916	25.968	2.384	704.198	53.875	—	—	121.007	8.887	497.216	39.437	—	—	3.225.004	254.053
434.541	42.316	—	—	139.396	12.464	—	—	—	—	183.865	16.542	—	—	2.247.517	235.590

Movimento delle merci espor

ESERCIZI DAL 1932-33

(Vedere Relazione a

Anno	M E S E	T R A N											
		Ventimiglia		Breil		Modane		Domodossola		Luino		Chiasso	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1932	Luglio	02.33	237	239	17	12.729	1.411	17.364	1.872	9.875	967	36.173	4.093
	» Agosto	3.470	387	212	15	17.279	1.899	26.365	2.820	13.263	1.326	44.955	5.700
	» Settembre	2.863	326	634	42	13.759	1.702	20.267	2.013	12.091	1.184	30.555	3.330
	» Ottobre	2.857	308	740	50	18.050	1.708	20.573	1.976	15.818	1.508	30.198	2.805
	» Novembre	4.630	462	676	40	16.511	1.490	15.038	1.427	11.242	1.112	24.675	2.191
	» Dicembre	4.048	456	719	53	15.204	1.507	13.383	1.302	11.136	1.078	20.436	1.900
1933	Gennaio	2.829	289	975	46	10.845	1.059	9.978	926	8.080	812	18.614	1.772
	» Febbraio	2.334	235	1.527	75	9.228	819	11.263	1.132	7.703	784	27.575	2.592
	» Marzo	3.207	309	849	50	9.958	988	18.815	1.813	12.678	1.234	28.934	2.695
	» Aprile	1.663	177	459	33	9.850	994	13.166	1.335	10.716	994	28.161	2.480
	» Maggio	1.517	172	355	26	13.029	1.179	14.572	1.395	9.382	952	27.819	2.419
	» Giugno	1.804	186	112	12	10.758	1.056	11.817	1.205	7.127	726	31.349	3.104
Esercizio 1932-33		33.561	3.544	7.497	459	157.200	15.854	192.601	19.223	129.111	12.677	349.444	35.153
Esercizio 1931-32		40.392	4.072	10.033	871	222.109	24.687	197.006	19.724	142.812	13.825	333.880	33.693
Esercizio 1930-31		50.335	4.882	3.583	274	231.252	25.195	161.766	17.155	139.379	13.398	602.301	53.952
Esercizio 1929-30		37.220	3.315	5.270	411	169.001	17.735	124.357	13.123	129.245	12.862	600.135	61.236
Esercizio 1928-29		37.983	3.734	3.429	305	184.113	18.922	128.485	13.128	146.269	14.235	519.048	52.632
Esercizio 1927-28		31.670	3.300	—	—	195.671	19.441	145.695	14.556	144.086	14.057	506.907	50.874
Esercizio 1926-27		64.651	6.166	—	—	206.566	20.808	150.538	14.754	140.922	15.136	450.171	49.573
Esercizio 1925-26		59.663	6.960	—	—	208.177	20.712	134.415	13.450	122.023	12.620	411.221	44.599
Esercizio 1924-25		85.224	8.206	—	—	288.773	27.281	206.397	18.299	178.941	15.825	383.746	46.930
Esercizio 1923-24		138.917	11.527	—	—	381.053	32.747	189.451	16.817	192.517	16.052	322.273	36.795
Esercizio 1922-23		60.375	5.491	—	—	300.739	25.585	154.213	13.932	185.503	13.580	247.586	28.862
Esercizio 1921-22		89.631	7.291	—	—	298.866	23.643	122.890	10.377	100.577	8.081	248.575	27.047
Esercizio 1913-14		40.198	3.434	—	—	164.642	16.541	143.551	14.546	192.201	19.488	277.993	33.945

tate sulle ferrovie estere.

AL 1922-23 E 1913-14.

pag. 120, Capo VI.

SITO DI

SITO DI														TOTALE	
Brennero		San Candido		Tarvisio		Fusine Laghi		Piedicolle		Postumia		Fiume		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
41.199	6.435	376	52	20.350	2.214	26	1	12.650	994	30.414	2.558	3.203	233	189.928	21.086
46.917	7.315	180	47	14.770	1.805	39	5	7.628	641	27.169	2.158	3.114	241	205.400	24.367
26.233	3.791	329	63	10.227	1.085	21	1	12.772	972	29.089	2.426	3.725	282	162.565	17.226
32.052	3.595	428	65	13.012	1.255	35	4	12.186	1.070	25.547	2.240	7.487	475	178.993	17.119
22.503	2.373	496	70	15.129	1.333	55	5	18.007	1.368	30.482	2.253	4.005	280	163.450	14.706
25.992	2.561	801	90	15.117	1.408	39	4	12.897	1.090	29.170	2.523	2.854	207	151.799	14.188
22.003	2.192	124	27	14.482	1.357	48	5	9.068	740	28.286	2.370	4.631	334	130.053	11.929
36.211	3.456	138	29	17.641	1.700	17	2	8.560	752	29.051	2.414	3.428	267	154.676	14.296
37.517	3.552	342	45	20.893	2.088	6	1	10.636	897	34.682	2.945	4.779	399	183.296	17.026
30.187	2.889	161	29	24.978	2.420	—	—	12.754	1.067	52.629	3.984	6.053	452	190.777	16.854
26.195	2.309	119	25	28.467	2.603	61	7	15.823	1.289	59.960	4.458	4.817	350	202.116	17.274
41.398	4.358	122	25	30.088	3.213	16	2	12.763	1.094	41.304	3.257	3.412	256	192.070	18.504
391.537	44.916	3.619	567	225.154	22.500	363	37	145.744	11.983	417.783	33.886	51.509	3.776	2.105.123	204.575
327.222	39.205	6.131	846	327.419	26.901	829	62	160.668	16.028	469.857	40.203	62.235	4.436	2.329.990	224.553
451.849	51.829	7.082	952	339.008	27.612	11.394	662	188.416	15.067	570.508	48.532	64.991	4.516	2.821.867	274.026
461.331	53.980	6.770	954	312.956	25.081	13.141	762	190.042	14.593	635.510	52.644	115.631	7.983	2.800.609	264.589
413.883	44.782	5.378	817	304.352	24.388	14.014	759	240.485	17.349	871.571	58.744	125.832	8.945	2.994.842	258.731
410.595	44.534	7.452	961	321.738	25.231	12.864	752	190.555	4.376	785.559	53.161	153.065	10.067	2.995.857	251.310
529.958	56.810	4.248	545	331.179	25.726	16.361	951	142.978	10.960	744.169	51.501	100.831	7.042	2.882.572	260.002
469.423	49.186	6.478	776	365.751	28.301	—	—	156.805	12.269	744.094	49.771	132.359	10.101	2.810.409	248.745
524.174	51.513	12.075	1.138	385.662	29.375	—	—	212.600	16.135	822.298	61.462	113.590	8.570	3.213.480	284.734
373.275	33.516	5.796	616	766.822	53.450	—	—	150.080	9.272	490.742	44.566	—	—	3.010.926	255.388
192.563	17.360	2.705	277	274.409	18.682	—	—	49.475	3.099	346.744	30.099	—	—	1.814.312	156.967
279.277	24.972	1.355	173	234.407	17.520	—	—	31.419	2.151	291.502	22.612	—	—	1.698.499	143.867
447.728	44.325	—	—	81.318	8.179	—	—	—	—	95.863	9.421	—	—	1.443.494	149.879

Movimento delle merci importate dalle
Esercizio
(Vedere Relazione a

Anno	M E S E	C O M P A R T I									
		Torino		Milano		Venezia		Trieste		Genova	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1932	Luglio	53.489	3.986	157.305	10.519	23.795	1.709	99.100	7.433	3.028	203
»	Agosto	48.890	3.787	171.463	12.010	24.061	1.802	88.189	6.937	4.523	303
»	Settembre	53.126	3.985	185.929	12.782	24.461	1.916	103.581	7.849	2.755	180
»	Ottobre	52.789	4.102	202.680	13.656	24.332	1.861	108.003	8.134	2.392	102
»	Novembre	55.653	4.343	169.735	11.173	28.743	2.002	101.313	7.608	2.461	177
»	Dicembre	53.166	4.202	132.406	8.777	22.416	1.744	107.838	8.000	3.753	227
1933	Gennaio	45.457	3.554	120.710	8.182	20.879	1.622	87.666	6.534	3.404	229
»	Febbraio	40.015	3.158	132.822	8.684	24.276	1.804	76.038	5.832	2.578	177
»	Marzo	52.866	3.993	130.856	8.838	21.386	1.709	87.899	7.308	3.500	210
»	Aprile	39.185	3.092	112.112	7.506	21.659	1.650	86.033	7.485	3.773	250
»	Maggio	45.491	3.483	120.910	8.096	21.456	1.671	90.173	7.824	2.763	164
»	Giugno	46.434	3.554	124.220	8.481	28.104	2.063	90.464	8.084	2.862	191
Esercizio-1932-33		586.561	45.239	1.761.148	118.710	285.568	21.553	1.126.297	89.028	37.792	2.479
Esercizio 1931-32		736.494	58.776	2.261.135	152.332	376.219	26.525	1.461.586	118.585	54.137	4.204

ferrovie confinanti. (Estere ed Italiane).

1932-33.

pag. 120, Capo VI).

M E N T O D I												T O T A L E	
Bologna		Firenze		Ancona		Roma		Napoli		Bari		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
24.823	2.922	6.407	641	2.384	322	1.310	115	2.371	185	6.191	666	380.203	28.701
41.781	4.313	8.528	725	4.168	454	1.392	127	3.742	320	7.051	764	403.788	31.578
41.081	4.003	9.325	805	5.472	533	1.235	121	6.032	456	13.233	1.218	446.230	33.914
26.613	3.308	9.232	792	5.384	527	1.506	126	3.761	289	21.366	1.926	458.118	31.883
23.879	2.991	7.616	695	3.835	419	2.106	172	3.735	302	17.999	1.659	417.075	31.544
17.317	2.440	6.742	657	3.843	396	1.943	177	3.181	241	21.392	1.918	373.997	28.779
14.876	1.921	6.367	613	3.318	464	762	78	3.890	271	13.218	1.276	320.547	24.744
10.770	1.466	5.937	596	3.185	406	281	25	3.827	289	8.002	844	307.731	23.281
14.169	1.803	7.129	699	4.670	490	264	27	3.740	324	7.890	872	334.369	26.273
15.333	1.793	6.735	679	3.886	431	365	31	2.791	204	6.728	723	298.600	23.844
14.642	1.797	7.804	734	3.812	400	5.446	326	4.714	351	11.520	1.111	328.731	25.957
14.109	1.863	8.553	725	3.285	361	895	52	4.288	329	11.467	1.046	334.681	26.749
259.393	30.713	90.375	8.361	47.242	5.203	17.565	1.377	46.072	3.561	146.057	14.023	4.404.070	340.247
233.822	29.307	89.959	8.393	54.713	5.436	38.299	2.353	40.729	3.452	142.204	14.273	5.489.297	423.636

Movimento delle merci esportate sulle

Esercizio

Vedere Relazione a

Anno	MESE	COMPARTI									
		Torino		Milano		Venezia		Trieste		Genova	
		Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri
1932	Luglio	47.191	4.301	181.918	16.101	51.431	7.154	69.659	6.359	2.330	237
»	Agosto	48.094	4.453	186.556	17.602	51.882	7.999	56.468	5.242	3.479	387
»	Settembre	47.191	4.579	163.009	14.179	30.996	4.319	59.239	5.135	2.863	326
»	Ottobre	53.483	4.705	172.796	14.668	39.112	4.298	61.112	5.438	2.857	308
»	Novembre	51.935	4.410	144.301	12.091	28.269	3.002	71.278	5.915	4.630	461
»	Dicembre	50.409	4.490	133.859	11.414	35.053	3.390	62.404	5.556	4.048	456
1933	Gennaio	44.762	3.822	121.820	10.193	30.716	2.960	59.331	5.109	2.829	289
»	Febbraio	42.528	3.632	126.349	10.635	40.472	3.931	61.426	5.420	2.334	235
»	Marzo	45.112	4.013	157.391	13.219	42.571	4.091	72.508	6.566	3.207	309
»	Aprile	40.897	3.692	137.424	11.401	34.664	3.346	97.781	8.119	1.663	177
»	Maggio	46.664	4.071	127.608	10.934	30.330	2.855	110.190	8.899	1.517	172
»	Giugno	44.069	3.911	138.136	11.832	45.740	4.929	89.762	7.815	1.804	186
Esercizio 1932-33		562.335	50.080	1.791.167	154.272	461.236	52.274	871.158	75.573	33.561	3.544
Esercizio 1931-32		642.148	61.215	1.965.236	172.146	428.029	49.272	1.089.792	92.061	40.392	4.072

ferrovie confinanti. (Estere ed Italiane).

1932-33.

pag. 120, Capo VI).

M E N T O D I												T O T A L E	
Bologna		Firenze		Ancona		Roma		Napoli		Bari		Tonnellate	Carri
Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri	Tonnellate	Carri		
26.397	2.364	8.474	810	2.268	286	3.083	278	1.865	176	7.914	919	402.530	39.015
45.134	3.696	8.465	749	3.578	461	2.965	276	2.425	252	8.739	995	417.785	42.112
33.938	2.912	6.526	669	2.418	329	2.836	256	3.176	319	7.927	1.172	360.119	34.195
33.879	3.142	8.466	825	4.317	474	3.223	263	1.635	192	11.139	1.477	392.019	35.791
23.638	2.372	6.941	688	2.551	317	3.472	310	1.769	177	12.945	1.586	351.729	31.330
17.112	1.875	4.803	533	2.027	303	3.983	354	1.945	194	16.379	1.986	332.022	30.551
18.863	1.960	5.641	564	1.961	241	2.334	240	1.997	226	10.120	1.396	300.374	27.000
13.885	1.617	4.661	483	3.730	396	1.704	171	1.583	211	8.309	1.046	306.981	27.777
17.952	2.046	6.337	636	2.178	298	1.671	131	1.473	198	7.826	985	358.226	32.492
19.238	1.864	4.846	528	1.353	231	1.247	102	1.021	114	6.651	901	346.785	30.478
25.855	2.292	5.076	551	1.637	264	1.272	115	1.819	164	5.977	852	357.945	31.169
33.383	2.697	4.979	535	1.583	224	1.084	106	1.642	146	5.814	732	367.996	33.113
309.274	28.837	75.215	7.601	29.601	3.824	28.874	2.602	22.350	2.369	109.740	14.047	4.294.511	395.023
319.507	30.293	102.127	10.078	43.643	4.884	27.531	2.343	33.251	3.019	127.765	15.952	4.819.421	444.335

**Movimento dei treni e dei veicoli sui
ESERCIZI DAL
a) Tronco**

Anno	MESE	SALITA (TRENI PARI)											
		Pontedecimo-Busalla						Mignanego-Ronco					
		Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI
1932	Luglio.....	898	5.106	623	347	4.421	10.497	1.305	21.468	2.691	656	5.175	29.990
»	Agosto.....	872	4.804	666	341	4.521	10.332	1.246	19.205	2.471	726	5.390	27.792
»	Settembre.....	832	4.963	627	392	4.445	10.427	1.190	18.590	1.858	972	5.024	26.444
»	Ottobre.....	883	6.051	668	499	4.555	11.773	1.276	21.970	1.785	861	4.940	29.556
»	Novembre.....	804	4.907	802	577	3.682	9.968	1.232	21.509	1.645	881	4.538	28.573
»	Dicembre.....	853	4.822	978	524	4.115	10.439	1.170	20.800	1.759	1.017	4.495	28.071
1932	2° Semestre.....	5.142	30.653	4.364	2.680	25.739	63.436	7.419	123.542	12.209	5.113	29.562	170.426
1931	2° Semestre.....	4.818	32.949	5.304	2.633	27.087	67.973	7.620	130.768	13.167	5.753	29.176	178.864
1933	Gennaio.....	816	4.525	860	433	5.087	10.905	1.170	19.496	1.973	817	5.352	27.638
»	Febbraio.....	761	4.171	767	423	3.731	9.092	1.197	20.397	1.995	1.262	4.389	28.043
»	Marzo.....	785	4.594	829	402	3.941	9.766	1.203	20.203	2.614	919	4.850	28.586
»	Aprile.....	824	4.527	768	391	5.058	10.744	1.262	18.675	2.482	706	4.822	26.685
»	Maggio.....	810	4.073	665	336	4.198	9.272	1.211	16.405	1.974	688	4.940	24.007
»	Giugno.....	745	4.639	698	423	4.426	10.186	1.201	18.645	1.944	589	4.966	26.144
1933	1° Semestre.....	4.741	26.529	4.587	2.408	26.441	59.965	7.244	113.821	12.982	4.981	29.319	161.103
1932	1° Semestre.....	4.653	27.734	5.265	2.304	25.005	60.308	6.964	113.295	14.494	5.314	26.664	159.767
Esercizio 1932-33.....		9.883	57.182	8.951	5.088	52.180	123.401	14.663	237.363	25.191	10.094	58.881	331.529
Esercizio 1931-32.....		9.471	60.683	10.569	4.937	52.092	128.281	14.584	244.063	27.661	11.067	55.840	338.631
Esercizio 1930-31.....		10.102	59.651	12.569	5.926	52.427	130.573	15.416	270.585	24.833	12.692	54.597	362.707
Esercizio 1929-30.....		10.258	61.194	13.608	7.226	53.539	135.567	16.999	317.312	17.336	20.690	53.291	408.629
Esercizio 1928-29.....		10.772	67.443	15.031	6.488	54.886	143.848	17.557	369.246	10.940	21.735	47.596	449.157
Esercizio 1927-28.....		10.397	53.261	12.447	5.168	60.034	130.910	14.976	324.744	9.535	22.136	51.599	388.014
Esercizio 1926-27.....		10.511	53.928	12.675	7.057	61.674	135.334	15.017	321.106	8.916	23.255	25.744	379.021
Esercizio 1925-26.....		10.204	56.158	12.433	6.234	64.994	139.819	15.010	341.296	9.189	19.619	19.255	389.359
Esercizio 1924-25.....		10.042	59.606	13.301	4.626	54.993	132.326	17.955	357.123	17.412	17.502	24.451	416.488
Esercizio 1923-24.....		9.112	44.684	15.367	2.373	51.852	114.276	15.910	309.238	11.850	15.357	26.231	362.666
Esercizio 1913-14.....		12.620	117.178	12.820	5.017	44.483	179.498	11.595	215.526	3.056	11.484	30.712	260.778

più importanti valichi appenninici.

1932-33 AL 1923-24.

Genova - Ronco.

TOTALE GENERALE		DISCESA (TRENI DISPARI)													
		Busalla - Pontedecimo						Ronco - Mignanego						Totale generale	
Treni	Veicoli	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e Bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Veicoli
2.203	40.487	583	3.369	1.685	1.915	3.445	10.414	1.315	6.141	656	15.490	5.942	28.229	1.898	38.643
2.118	38.124	700	3.471	955	1.727	3.477	9.630	1.262	5.456	644	13.013	5.461	24.574	1.962	34.204
2.022	36.871	653	2.942	1.743	1.604	3.217	9.506	1.254	6.709	657	12.385	5.604	25.445	1.907	34.951
2.159	41.329	658	3.416	1.857	2.159	3.549	10.981	1.322	8.159	615	15.404	5.457	29.635	1.980	40.616
2.036	38.544	636	2.978	1.802	1.636	3.260	9.676	1.224	8.346	792	13.440	5.118	27.696	1.860	37.372
2.023	38.510	708	3.386	1.761	963	3.632	9.742	1.282	8.744	897	12.975	5.192	27.808	1.990	37.550
12.561	233.862	3.938	19.562	9.803	10.004	20.580	59.949	7.659	43.645	4.261	82.707	32.774	163.387	11.597	223.336
12.438	246.837	3.804	19.180	13.099	9.203	25.531	67.013	7.754	68.093	5.139	89.686	29.604	192.522	11.618	259.535
1.986	38.543	706	3.284	1.178	1.254	3.352	9.068	1.312	6.362	1.179	15.293	5.238	28.072	2.018	37.140
1.958	37.135	643	3.191	1.064	1.423	3.139	8.817	1.178	7.053	902	16.497	4.948	29.400	1.821	38.217
1.988	38.352	696	3.156	1.147	1.571	3.534	9.408	1.315	7.487	946	15.466	5.580	29.479	2.011	38.887
2.086	37.429	688	3.129	1.023	1.327	3.142	8.621	1.274	8.004	1.004	13.788	5.571	28.367	1.952	36.988
2.021	33.279	708	3.149	943	1.391	3.358	8.841	1.235	8.004	755	10.428	5.499	24.686	1.943	33.527
1.946	36.330	714	3.136	951	1.181	4.382	9.650	1.213	6.285	780	12.527	5.400	24.992	1.927	34.642
11.985	221.068	4.155	19.045	6.306	8.147	20.907	54.405	7.527	43.195	5.566	83.999	32.236	164.996	11.682	219.401
11.617	220.075	3.751	15.577	11.259	9.252	21.309	57.397	7.421	53.980	3.691	80.675	29.179	167.525	11.172	224.922
24.546	454.930	8.093	38.607	16.109	18.151	41.487	114.354	15.186	86.840	9.827	166.706	65.010	328.383	23.279	442.737
24.055	466.912	7.615	34.757	24.358	18.455	46.840	124.410	15.175	122.073	8.830	170.361	58.783	360.047	22.790	484.457
25.548	493.280	8.027	39.917	27.360	29.930	44.952	133.159	16.506	132.195	9.985	185.594	61.330	389.104	24.533	522.263
27.257	544.196	8.065	41.865	26.581	15.286	50.980	134.712	18.685	160.887	9.779	205.267	62.240	438.173	26.750	572.885
28.329	593.005	7.958	38.653	26.299	14.818	47.037	126.807	20.847	180.428	10.803	250.550	57.308	499.089	28.805	625.806
25.373	518.924	7.918	36.823	23.715	11.127	50.180	121.845	18.014	153.944	9.918	220.740	44.818	429.420	25.932	551.265
25.528	514.335	8.037	38.045	19.156	9.544	50.892	117.637	17.174	168.834	9.172	205.417	40.005	423.428	25.211	541.065
26.244	529.178	8.268	38.678	17.142	8.357	54.547	118.724	17.392	164.451	13.691	230.538	34.338	443.018	25.660	561.742
27.997	548.814	8.265	40.379	17.513	9.191	53.784	120.867	16.858	133.807	13.496	245.952	28.803	422.058	25.123	512.925
25.022	476.942	7.871	33.648	20.958	9.657	51.220	115.483	14.363	109.243	9.908	218.093	28.719	366.033	22.234	481.516
24.215	440.276	7.724	54.417	23.557	18.711	32.945	129.630	13.376	95.728	3.250	161.602	37.494	298.069	21.100	427.690

b) Tronco Savona - S. Giuseppe.

Anno	MESE	SALITA (treni pari)						DISCESA (treni dispari)					
		Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI
1932	Luglio.....	611	5.357	713	366	2.080	8.516	611	2.343	526	3.610	2.040	8.519
»	Agosto.....	609	5.402	689	177	2.141	8.409	576	2.020	539	3.254	2.030	7.843
»	Settembre.....	596	5.699	580	248	1.821	8.348	582	1.929	501	4.261	1.827	8.518
»	Ottobre.....	569	5.505	554	356	1.613	8.028	571	2.322	560	3.915	1.605	8.402
»	Novembre.....	599	6.124	606	546	1.469	8.745	581	2.370	597	5.012	1.461	9.440
»	Dicembre.....	557	4.922	617	473	1.616	7.628	567	2.229	554	3.587	1.587	7.957
1932	2° Semestre.....	3.541	33.009	3.759	2.166	10.740	49.674	3.488	13.213	3.277	23.639	10.550	50.679
1931	2° Semestre.....	3.997	45.510	4.176	3.898	11.794	65.408	3.507	14.490	3.167	22.271	11.207	51.144
1933	Gennaio.....	572	5.378	690	285	1.514	7.867	561	1.919	516	4.263	1.520	8.218
»	Febbraio.....	513	4.826	606	237	1.381	7.050	515	2.009	512	3.274	1.379	7.174
»	Marzo.....	538	4.728	684	226	1.558	7.196	556	2.014	499	3.439	1.559	7.511
»	Aprile.....	526	4.562	659	253	1.521	6.995	522	2.033	499	2.901	1.524	6.957
»	Maggio.....	488	3.575	573	263	1.559	5.970	532	2.156	476	2.034	1.551	6.217
»	Giugno.....	546	4.947	632	295	1.599	7.473	543	2.053	481	3.492	1.609	7.645
1933	1° Semestre.....	3.183	28.016	3.844	1.559	9.132	42.551	3.229	12.194	2.983	19.403	9.142	43.722
1932	1° Semestre.....	3.498	36.891	3.359	2.394	9.892	52.527	3.121	12.824	3.057	17.342	9.516	42.749
Esercizio 1932-33.....		6.724	61.025	7.603	3.725	19.872	92.225	6.717	25.407	6.260	43.042	19.692	94.401
Esercizio 1931-32.....		7.495	82.431	7.526	6.292	21.686	117.935	6.628	27.363	6.194	39.613	20.723	93.893
Esercizio 1930-31.....		8.713	80.544	10.298	10.198	23.829	124.869	7.166	29.722	6.371	39.697	22.945	98.735
Esercizio 1929-30.....		9.859	96.583	11.658	8.070	26.143	142.454	7.983	31.440	6.147	52.515	24.909	115.011
Esercizio 1928-29.....		8.937	89.919	10.510	8.502	24.005	132.936	7.777	29.818	7.025	49.519	23.095	109.457
Esercizio 1927-28.....		8.323	77.510	9.637	8.477	23.678	119.302	7.725	29.389	8.384	37.794	22.994	98.561
Esercizio 1926-27.....		8.773	72.827	8.780	11.316	25.914	118.837	8.010	30.898	8.113	29.191	24.927	93.179
Esercizio 1925-26.....		9.231	90.692	9.928	7.013	26.853	131.486	8.273	32.419	7.140	42.157	26.050	107.766
Esercizio 1924-25.....		9.625	74.587	13.300	4.562	25.455	117.904	7.390	25.983	9.983	37.727	24.750	98.443
Esercizio 1923-24.....		10.599	71.184	12.595	4.422	23.581	111.785	6.843	25.343	9.226	33.051	23.122	90.742

c) Tronco Pistoia - Bologna.

Anno	MESE	SALITA (treni pari)						DISCESA (treni dispari)					
		Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI
1932	Luglio.....	716	3.770	2.508	1.436	3.686	11.400	695	5.025	1.211	2.038	3.619	11.893
»	Agosto.....	674	3.408	1.183	1.618	3.728	9.937	663	5.331	1.197	1.227	3.615	11.370
»	Settembre.....	661	4.318	912	1.052	3.710	10.052	614	4.820	1.070	828	3.742	10.460
»	Ottobre.....	696	4.298	1.507	1.281	3.570	10.662	551	5.369	1.411	531	3.591	10.902
»	Novembre.....	662	3.831	1.801	1.215	3.402	10.279	648	4.952	1.717	635	3.358	10.662
»	Dicembre.....	703	3.725	1.708	1.352	3.673	10.518	702	4.713	1.690	1.107	3.739	11.249
1932	2° Semestre.....	4.112	23.380	9.709	7.984	21.775	62.848	3.878	30.210	8.296	6.366	21.664	66.536
1931	2° Semestre.....	4.453	29.427	10.886	9.406	21.933	71.712	3.850	38.965	7.832	4.814	21.303	72.914
1933	Gennaio.....	701	3.995	1.780	891	3.618	10.287	681	4.464	1.245	1.160	3.947	10.810
»	Febbraio.....	615	2.919	3.231	712	3.135	9.997	602	3.485	1.156	1.759	3.313	9.713
»	Marzo.....	825	4.875	3.488	907	4.000	13.336	549	5.167	1.363	2.438	4.015	12.983
»	Aprile.....	805	3.612	2.697	863	4.557	11.699	748	4.674	964	2.311	4.239	12.221
»	Maggio.....	760	4.157	2.309	901	4.201	11.655	744	4.837	835	2.462	4.273	12.407
»	Giugno.....	833	3.717	2.310	855	4.150	11.062	737	4.746	839	2.482	4.256	12.323
1933	1° Semestre.....	4.569	23.275	15.782	5.219	23.750	68.033	4.061	27.373	6.402	12.645	24.043	70.463
1932	1° Seme-tre.....	4.080	24.209	14.484	6.578	20.208	65.479	3.816	28.982	7.244	10.537	20.993	67.756
Esercizio 1932-33.....		8.681	46.655	25.491	13.203	45.532	130.881	7.939	57.583	14.698	19.011	45.707	136.999
Esercizio 1931-32.....		8.533	53.636	25.370	16.044	42.141	137.191	7.666	67.947	15.076	15.351	42.296	140.670
Esercizio 1930-31.....		9.566	61.444	25.177	17.665	46.435	150.721	8.669	70.339	16.026	20.757	45.159	152.981
Esercizio 1929-30.....		10.210	65.266	27.439	16.640	48.733	158.078	8.979	71.113	17.136	24.244	47.655	160.148
Esercizio 1928-29.....		9.459	62.521	23.106	14.871	43.326	143.824	8.364	65.436	18.190	14.344	43.624	141.594
Esercizio 1927-28.....		8.379	39.209	23.805	8.988	42.598	114.600	6.715	42.573	14.354	15.168	40.362	112.457
Esercizio 1926-27.....		8.145	31.624	20.326	7.317	38.082	97.349	6.636	27.532	12.666	9.892	35.696	85.786
Esercizio 1925-26.....		8.426	36.917	19.034	6.059	39.536	101.546	6.776	20.283	16.457	11.516	36.937	95.193
Esercizio 1924-25.....		8.345	35.461	18.814	4.424	36.875	95.574	6.560	27.214	14.131	16.493	33.076	90.714
Esercizio 1923-24.....		8.166	43.009	16.246	5.922	33.303	98.480	6.875	26.058	16.369	19.727	31.196	93.350

d) Tronco Parma - Spezia.

Anno	MESE	SALITA (treni pari)						DISCESA (treni dispari)					
		Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI
1932	Luglio.....	550	5.340	1.596	1.096	1.489	9.521	470	4.103	301	2.599	1.623	8.626
»	Agosto.....	558	5.589	519	1.689	1.491	9.288	495	3.516	364	4.224	1.675	9.779
»	Settembre.....	527	5.229	931	1.551	1.628	9.339	497	3.995	374	4.168	1.796	10.333
»	Ottobre.....	529	5.686	895	1.620	1.455	9.656	512	4.118	451	3.946	1.684	10.199
»	Novembre.....	501	5.568	602	1.255	1.329	8.754	495	3.967	507	4.532	1.648	10.654
»	Dicembre.....	529	5.523	776	1.200	1.544	9.043	527	4.027	604	4.240	1.700	10.571
1932	2° Semestre.....	3.194	32.935	5.319	8.411	8.936	55.601	2.996	23.726	2.601	23.709	10.126	60.162
1931	2° Semestre.....	2.576	25.551	2.356	8.094	8.693	44.604	2.758	26.513	2.931	20.255	10.664	60.363
1933	Gennaio.....	561	5.391	1.390	1.060	1.525	9.366	518	3.489	630	3.203	1.772	9.094
»	Febbraio.....	529	4.467	2.251	608	1.430	8.756	312	3.439	598	2.551	1.631	8.219
»	Marzo.....	578	4.494	2.372	711	1.649	9.226	532	4.218	593	3.424	1.976	10.211
»	Aprile.....	573	4.929	1.833	815	1.639	9.216	477	3.567	328	2.811	1.831	8.537
»	Maggio.....	580	2.042	4.990	600	1.614	9.246	507	3.840	263	2.747	1.831	8.681
»	Giugno.....	621	5.487	2.316	1.032	1.648	10.483	503	3.717	220	3.386	1.843	9.166
1933	1° Semestre.....	3.442	25.810	15.152	4.826	9.505	56.293	2.879	22.270	2.632	18.122	10.884	53.908
1932	1° Semestre.....	2.563	21.136	8.340	5.355	8.130	42.061	2.473	21.271	2.211	15.512	9.643	48.640
Esercizio 1932-33.....		6.636	59.745	20.471	13.237	18.441	111.894	5.875	45.996	5.233	41.831	21.010	114.070
Esercizio 1931-32.....		5.139	46.687	10.696	13.449	16.823	87.655	5.231	47.787	5.142	35.767	20.307	109.003
Esercizio 1930-31.....		6.197	64.419	14.991	12.789	17.967	110.166	7.009	58.663	6.689	45.572	22.278	133.202
Esercizio 1929-30.....		7.826	86.084	23.295	11.167	18.661	139.207	8.190	64.431	6.101	50.829	24.898	146.259
Esercizio 1928-29.....		7.712	81.670	22.192	11.180	18.572	133.614	7.576	63.495	6.507	47.689	23.576	141.267
Esercizio 1927-28.....		7.571	76.254	19.492	12.409	18.105	126.261	7.285	60.811	7.065	37.088	23.664	128.628
Esercizio 1926-27.....		7.804	74.504	21.715	10.283	17.844	124.346	8.427	61.033	7.259	43.309	24.329	135.936
Esercizio 1925-26.....		7.622	76.756	18.915	7.399	18.652	121.722	8.341	55.017	5.823	44.712	25.581	131.133
Esercizio 1924-25.....		7.285	78.242	17.783	8.464	17.837	122.326	7.257	52.286	5.688	35.103	21.694	114.771
Esercizio 1923-24.....		6.065	66.427	16.751	5.339	13.849	102.366	5.979	51.625	6.351	33.306	17.130	108.412

e) Tronco Firenze - Faenza.

Anno	M E S E	S A L I T A (treni pari)						D I S C E S A (treni dispari)					
		Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI	Treni	Carri P. V.	Carri G. V.	Carri vuoti	Vetture e bagagliai	TOTALE VEICOLI
1932	Luglio	229	1.270	157	125	589	2.141	190	1.291	97	227	621	2.230
»	Agosto	233	1.258	200	445	595	2.498	191	1.297	132	487	581	2.497
»	Settembre	234	1.386	184	622	568	2.760	187	1.688	72	319	581	2.660
»	Ottobre	247	1.830	241	173	591	2.835	196	1.770	140	380	574	2.870
»	Novembre	246	1.739	147	118	601	2.605	186	1.515	161	607	537	2.820
»	Dicembre	231	1.417	164	158	578	2.317	187	1.516	106	390	559	2.571
1932	2° Semestre	1.420	8.900	1.093	1.641	3.522	15.156	1.137	9.077	708	2.416	3.453	15.654
1931	2° Semestre	1.551	8.678	1.480	1.989	4.177	16.321	1.151	9.400	790	2.576	3.883	16.640
1933	Gennaio	215	1.025	130	102	574	1.831	186	1.264	131	395	547	2.337
»	Febbraio	258	990	114	109	501	1.714	229	1.156	95	218	516	1.985
»	Marzo	216	997	110	96	571	1.774	186	1.308	94	171	584	2.157
»	Aprile	208	894	90	98	543	1.625	180	1.163	82	375	546	2.166
»	Maggio	219	974	101	128	594	1.797	186	1.272	120	652	557	2.601
»	Giugno	212	834	103	231	595	1.763	182	1.183	100	300	565	2.148
1933	1° Semestre	1.328	5.714	648	764	3.378	10.504	1.149	7.346	622	2.111	3.315	13.394
1932	1° Semestre	1.313	6.685	652	1.241	3.639	12.217	1.099	8.081	562	2.370	3.504	14.517
Esercizio 1932-33		2.748	14.614	1.741	2.405	6.900	25.660	2.286	16.423	1.330	4.527	6.768	29.048
Esercizio 1931-32		2.864	15.363	2.132	3.230	7.816	28.541	2.250	17.481	1.352	4.916	7.387	31.166
Esercizio 1930-31		3.455	18.336	2.401	4.846	9.463	35.047	2.509	20.598	1.091	5.654	8.376	35.719
Esercizio 1929-30		4.159	20.799	2.788	12.095	10.935	46.617	3.046	25.566	1.280	4.516	10.036	41.428
Esercizio 1928-29		4.095	20.866	1.371	10.725	11.048	44.010	3.758	25.224	1.445	6.543	11.264	44.476
Esercizio 1927-28		5.778	43.009	5.094	10.047	15.585	73.735	5.223	40.374	3.160	16.632	15.141	75.307
Esercizio 1926-27		9.341	53.832	8.863	17.498	21.572	101.765	8.741	55.128	11.553	18.140	20.758	105.579
Esercizio 1925-26		8.867	49.268	6.809	18.636	18.162	92.875	9.129	60.177	10.492	11.015	81.423	100.707
Esercizio 1924-25		10.571	59.007	3.169	16.868	19.137	98.181	9.794	66.527	5.426	11.323	18.641	101.917
Esercizio 1923-24		9.011	44.628	3.687	20.149	14.270	82.734	7.706	47.979	4.168	9.489	13.018	74.564

Ripartizione dei prodotti del traffico delle ferrovie dello Stato per linea.

ESERCIZIO 1932-33.

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 1932-33, 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.

Le lunghezze dei tratti comuni sono ripetute tante volte quante sono le linee che percorrono tali tratti.

RIASSUNTO DEI PRODOTTI DEL TRAFFICO PER GRUPPI DI LINEE.

LINEE CON PRODOTTO CHILOMETRICO	Lunghezza Km. (1)	Prodotto in migliaia di lire	
		Complessivo	Medio per Km.
1 — Superiore a 500 mila lire	1.366	865.981	634
2 — Compreso fra 250 e 500 mila lire	2.849	1.017.906	357
3 — Compreso fra 100 e 250 mila lire	3.620	641.269	177
4 — Compreso fra 50 e 100 mila lire	3.807	292.503	77
5 — Inferiore a 50 mila lire	6.280	168.476	27

(1) Nelle lunghezze considerate i tratti comuni a più linee sono sempre ripetuti.

TABELLA I. — Linee con prodotto chilometrico superiore a 500 mila lire.

Numero d'ordine	LINEE	Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			OSSERVAZIONI
			Viaggiatori e bagagli	Merchi	Totale	
1	Genova-Arquata	43	438	1.077	1.515	Linea doppia a 4 binari.
2	Arquata-Novi Ligure	11	319	1.160	1.479	Id.
3	Tortona-Voghera	16	307	750	1.057	Id.
4	Pisa-Livorno	19	344	606	950	
5	Padova-Venezia	37	391	507	898	
6	La Spezia-Sarzana-Pisa	75	274	387	661	
7	La Spezia-Genova	89	314	333	647	
8	Milano-Pavia-Voghera	60	282	345	627	
9	Milano-Piacenza-Bologna	215	250	375	625	
10	Alessandria-Novi Ligure	22	230	394	624	
11	Chiasso-Como-Milano	51	120	453	573	
12	Milano-Verona	146	264	303	567	
13	Verona-Padova	81	232	332	564	
14	Tortona-Novi	18	63	499	562	
15	Torino-Alessandria	90	210	348	558	
16	Pistoia-Firenze	34	323	233	556	
17	Savona-Genova	43	244	266	510	
18	Livorno-Grosseto-Roma	316	190	318	508	

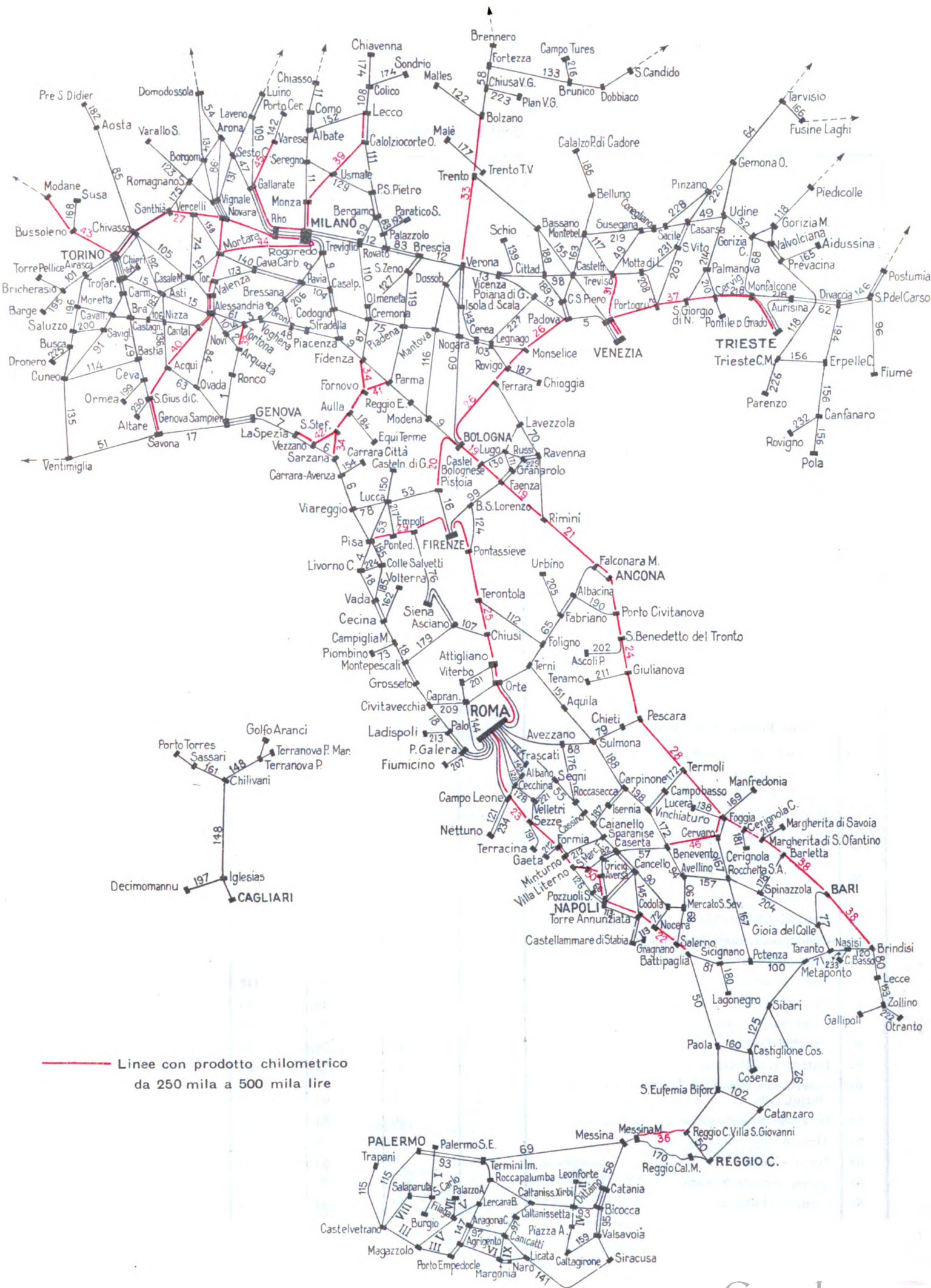
Grafico della Tabella I



TABELLA II. — Linee con prodotto chilometrico da 250 mila a 500 mila lire.

Numero d'ordine	LINEE	Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			OSSERVAZIONI
			Viaggiatori e bagagli	Merci	Totale	
19	Bologna-Faenza-Rimini	111	196	301	497	
20	Bologna-Pistoia	98	207	270	477	
21	Rimini-Ancona	93	135	339	474	
22	Napoli-Battipaglia	73	206	262	468	
23	Roma-Formia-Villa Literno	180	232	214	446	
24	Ancona-Pescara	146	89	326	415	
25	Firenze-Chiusi-Roma	314	222	178	400	
26	Padova-Bologna	123	172	226	398	
27	Torino-Milano	149	179	198	377	
28	Pescara-Foggia	176	72	303	375	
29	Firenze-Empoli-Pisa	81	169	175	344	
30	Villa Literno-Aversa-Napoli	33	204	139	343	
31	Treviso-Venezia	29	141	194	335	
32	Tortona-Arquata Scrivia	25	172	154	326	
33	Bolzano-Trento-Verona	148	93	226	319	
34	Fidenza-Fornovo-S. Stefano M.-Sarzana	117	64	249	313	
35	Novara-Alessandria	66	51	258	309	
36	Messina M.-Reggio C. Villa S. Giovanni	8	106	200	306	
37	Venezia-Portogruaro-Trieste	154	110	172	282	
38	Foggia-Brindisi	234	97	181	278	
39	Lecco-USmate-Milano	50	175	103	278	
40	Alessandria-Acqui-Savona	102	23	242	265	
41	Parma-Fornovo	23	48	215	263	
42	S. Stefano M.-Vezzano-La Spezia	12	48	215	263	
43	Torino-Modane	94	79	181	260	
44	Milano-Mortara	51	79	178	257	
45	Varese-Gallarate-Milano	58	242	14	256	
46	Foggia-Benevento	101	82	168	250	

Grafico della Tabella II



— Linee con prodotto chilometrico da 250 mila a 500 mila lire

TABELLA III. — Linee con prodotto chilometrico da 100 mila a 250 mila lire.

Numero d'ordine	LINEE	Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			OSSERVAZIONI
			Viaggiatori e bagagli	Merci	Totale	
47	Arona-Gallarate-Milano	65	105	141	246	
48	Voghera-Piacenza	58	63	181	244	
49	Udine-Conegliano-Treviso	106	70	173	243	
50	Battipaglia-Reggio C.	400	86	155	241	
51	Ventimiglia-Savona	107	135	105	240	
52	Gorizia-Udine	33	57	180	237	
53	Pistoia-Lucca-Pisa	67	75	151	226	
54	Domodossola-Arona	55	74	145	219	
55	Roma-Cassino-Napoli	249	100	118	218	
56	Messina-Catania	95	106	103	209	
57	Benevento-Aversa-Napoli	96	97	112	209	
58	Brennero-Bolzano	90	51	149	200	
59	Milano-Bergamo	53	121	74	195	
60	Verona-Bologna	114	59	136	195	
61	Tortona-Alessandria	22	67	127	194	
62	Trieste-Divaccia-S. Pietro del C.-Postumia..	82	46	142	188	
63	Acqui-Ovada-Genova	58	84	80	173	
64	Udine-Tarvisio	94	33	138	171	
65	Ancona-Foligno-Terni-Roma.....	295	90	77	167	
66	Pozzuoli Solfatara-Napoli V. Gianturco.....	16	136	29	165	
67	Torino-Savona	144	60	80	149	
68	Trieste-Monfalcone-Gorizia	50	47	96	143	
69	Messina-Palermo	231	72	71	143	
70	Ferrara-Rimini	122	26	111	137	
71	Metaponto-Taranto	43	48	89	137	
72	Nocera Inf.-Codola	4	25	110	135	
73	Campiglia-Piombino.....	14	21	110	131	
74	Vercelli-Alessandria	70	20	111	131	
75	Codogno-Cremona-Mantova	89	32	93	125	
76	Empoli-Siena	64	43	80	123	
77	Bari-Taranto	115	52	66	118	
78	Viareggio-Lucca	22	81	35	116	
79	Sulmona-Pescara	68	45	71	116	
80	Brindisi-Lecce	38	43	70	113	
81	Battipaglia-Potenza	91	40	72	112	
82	Caserta-Gricignano-S. Marcellino F.-Villa Li- terno.....	21	18	93	111	
83	Bergamo-Rovato-Brescia	49	26	84	110	
84	Alessandria-Ovada	33	11	98	109	
85	Torino-Aosta	127	50	58	108	
86	Arona-Vignale-Novara	36	24	80	104	
87	Cremona-Fidenza	34	13	91	104	

Grafico della Tabella III

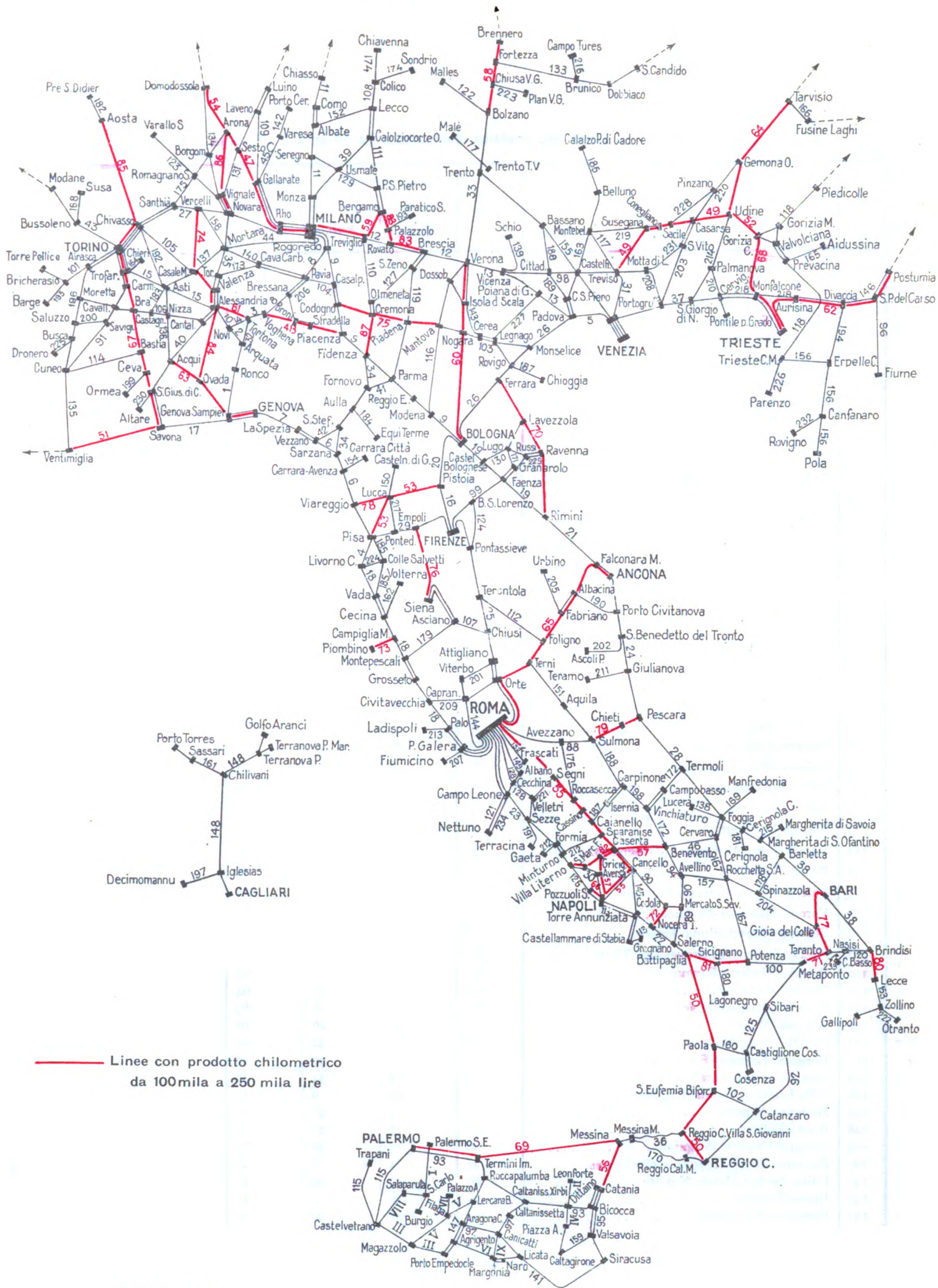
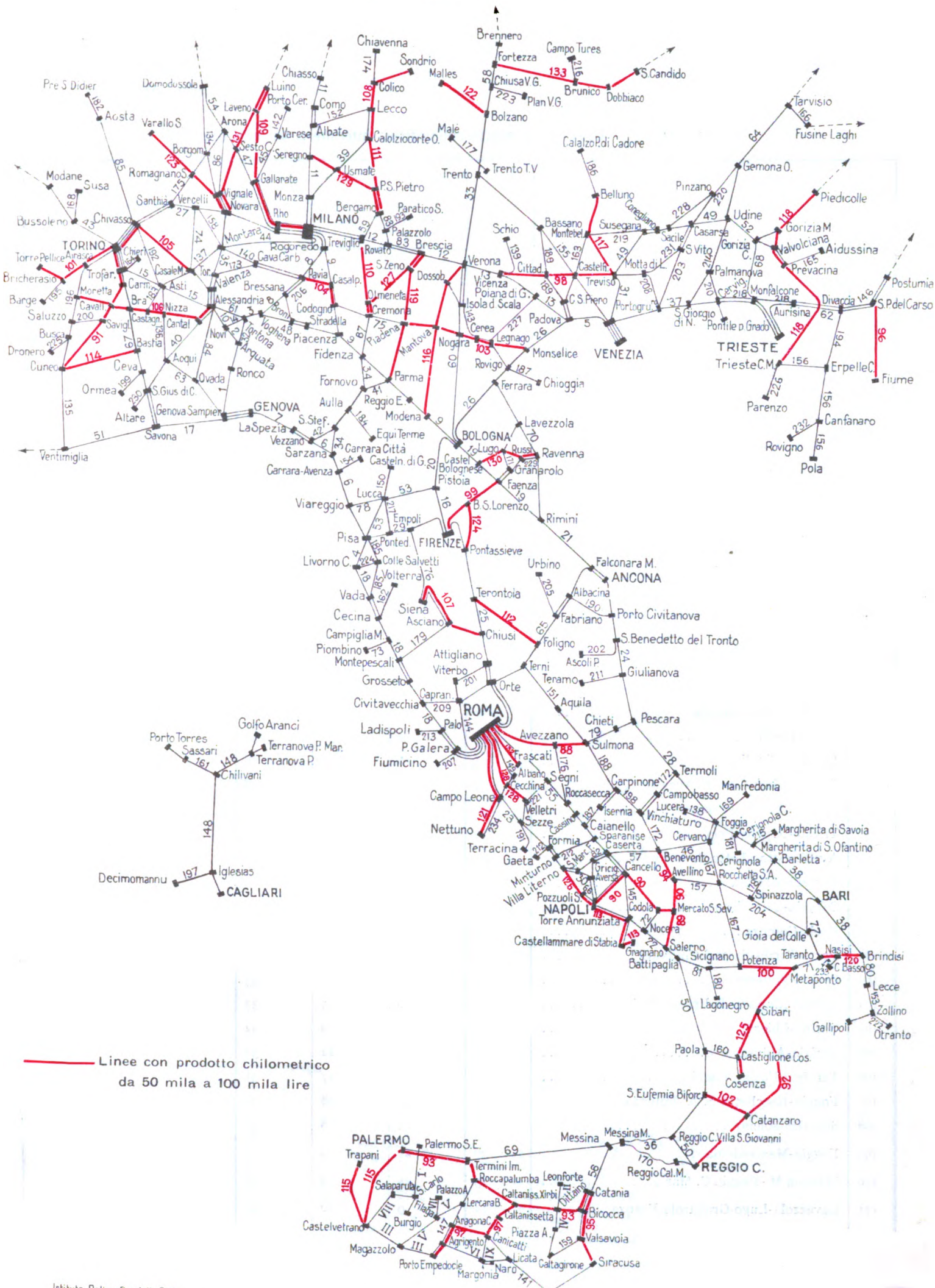


TABELLA IV. — Linee con prodotto chilometrico da 50 mila a 100 mila lire.

Numero d'ordine	LINEE	Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			OSSERVAZIONI
			Viaggiatori e bagagli	Merci	Totale	
88	Roma-Avezzano-Sulmona	172	65	34	99	
89	Mercato S. Severino-Salerno.....	18	19	79	98	
90	Avellino-Cancello-Napoli	95	27	68	95	
91	Torino-Savigliano-Cuneo	87	60	35	95	
92	Metaponto-Reggio	430	23	69	92	
93	Catania-Caltanissetta Xirbi-Termini Imerese-Palermo	241	40	51	91	
94	Benevento-Avellino	30	17	74	91	
95	Catania-Siracusa	86	43	46	89	
96	S. Pietro del Carso-Fiume.....	56	34	53	87	
97	Caltanissetta Xirbi-Canicattl - Aragona - P. Empedocle	84	44	41	85	
98	Vicenza-Treviso	60	30	54	84	
99	Faenza-Firenze	101	30	53	83	
100	Potenza-Metaponto	107	32	50	82	
101	Torino-Torre Pellice.....	55	54	28	82	
102	S. Eufemia Bif.-Catanzaro.....	46	44	38	82	
103	Mantova-Monselice	85	12	68	80	
104	Pavia-Codogno	46	22	57	79	
105	Torino-Casale Monferrato	77	32	46	78	
106	Alessandria-Bra-Moretta	113	21	56	77	
107	Siena-Chiusi	92	20	56	76	
108	Sondrio-Colico-Lecco	79	48	28	76	
109	Luino-Gallarate-Milano	86	41	34	75	
110	Treviglio-Cremona	65	24	51	75	
111	Lecco-Bergamo	33	17	54	71	
112	Terontola-Foligno	82	24	45	69	
113	Napoli-Torre Annunziata-Gragnano.....	33	55	14	69	
114	Bastia-Cuneo	36	22	46	68	
115	Palermo-Castelvetrano-Trapani	194	40	28	68	
116	Verona-Mantova-Modena	97	28	39	67	
117	Belluno-Montebelluna-Treviso	85	39	26	65	
118	Piedicolle-Gorizia-Prevacina-Trieste	110	12	53	65	
119	Brescia-Piadena-Parma	91	18	46	64	
120	Taranto-Brindisi	69	32	32	64	
121	Roma-Campoleone-Nettuno	60	57	6	63	
122	Bolzano-Malles	91	35	26	61	
123	Varallo Sesia-Novara	54	27	32	59	
124	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	33	12	47	59	
125	Sibari-Cosenza Casali	70	24	34	58	
126	Villa Literno-Napoli Mergellina	30	48	9	57	
127	Brescia-Cremona	50	19	37	56	
128	Roma-Velletri	41	28	27	55	
129	Seregno-Usmate-Bergamo	40	15	39	54	
130	Ravenna-Russi-Lugo-Castelbolognese	41	25	28	53	
131	Luino-Sesto Calende-Novara	67	13	39	52	
132	Roma-Frascati	24	46	5	51	
133	Fortezza-S. Candido	65	21	30	51	

Grafico della Tabella IV

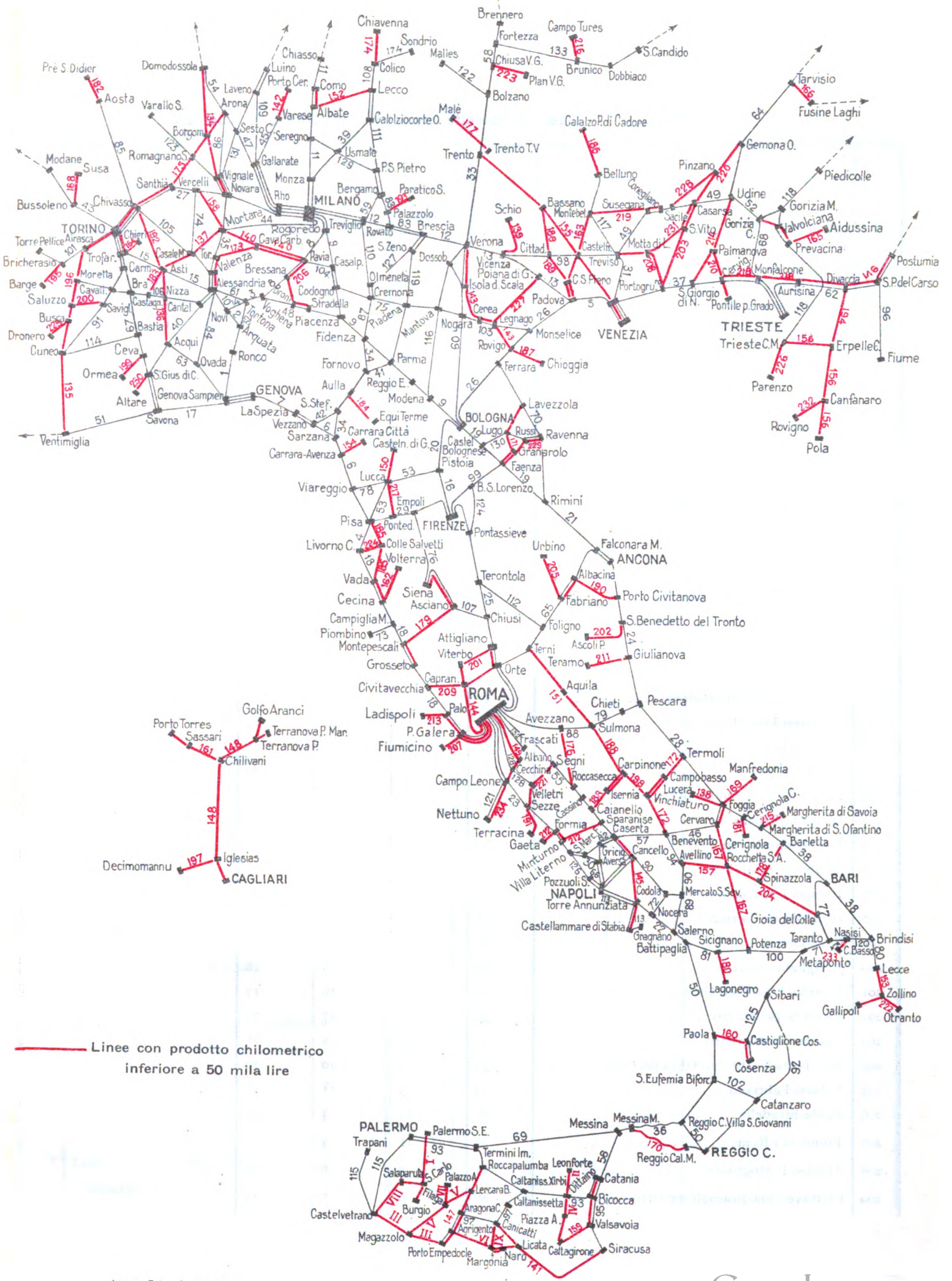


— Linee con prodotto chilometrico da 50 mila a 100 mila lire

TABELLA V. — Linee con prodotto chilometrico inferiore a 50 mila lire.

Numero d'ordine	LINEE	Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			OSSERVAZIONI
			Viaggiatori e bagagli	Merci	Totale	
134	Domodossola-Novara	89	19	30	49	
135	Cuneo-Ventimiglia	80	29	19	48	
136	Asti-Acqui	45	22	26	48	
137	Mortara-Asti	73	17	31	48	
138	Foggia-Lucera	19	33	14	47	
139	Vicenza-Schio	31	22	25	47	
140	Mortara-Pavia	37	18	28	46	
141	Siracusa-Licata-Canicattì	263	15	31	46	
142	Porto Ceresio-Varese	14	38	8	46	
143	Verona-Legnago-Rovigo	98	10	35	45	
144	Viterbo-Roma	96	33	11	44	
145	Caserta-Torre A. - Castellammare S.	48	4	39	43	
146	Aurisina-Postumia Grotte	65	1	41	42	
147	Roccapalumba-Agrigento-P. Empedocle	75	20	22	42	
148	Terranova P.-Chilivani-Cagliari	284	23	18	41	
149	Roma-Albano	29	33	7	40	
150	Lucca-Castelnuovo di Garfagnana	45	19	20	39	
151	Terni-Aquila-Sulmona	164	15	24	39	
152	Como-Lecco	41	9	30	39	
153	Lece-Gallipoli	53	16	22	38	
154	Carrara Città-Carrara Avenza	4	1	37	38	
155	Trento-Bassano-Venezia	156	23	13	36	
156	Trieste-Erpelle-Pola	130	21	5	36	
157	Avellino-Rocchetta S. Antonio	119	9	27	36	
158	Vercelli-Mortara	28	14	22	36	
159	Catania-Caltagirone	89	17	19	36	
160	Paola-Cosenza	35	31	5	36	
161	Porto Torres-Sassari-Chilivani	66	19	15	34	
162	Cecina-Volterra	38	10	23	33	
163	Montebelluna-Castelfranco-Padova	46	30	3	33	
164	Torino-Chieri	22	23	9	32	
165	Gorizia-Aidussina	27	10	22	32	
166	Tarvisio-Fusine Laghi	8	14	17	31	
167	Foggia-Rocchetta S. A.-Potenza	118	13	18	31	
168	Susa-Bussoleno	7	22	8	30	
169	Foggia-Manfredonia	36	21	9	30	
170	Messina M.-Reggio C. Mar.	15	25	5	30	
171	Lavezzola-Lugo-Granarolo-Faenza	41	9	20	29	

Grafico della Tabella V

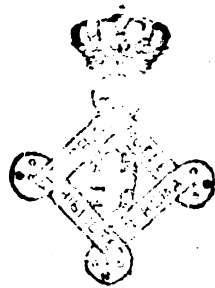


Segue: TABELLA V. — Linee con prodotto chilometrico inferiore a 50 mila lire.

Numero d'ordine	LINEE	Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			OSSERVAZIONI
			Viaggiatori e bagagli	Merci	Totale	
172	Termoli-Campobasso-Benevento	172	14	15	29	(1) Il servizio viaggiatori su questa linea viene effettuato quasi esclusivamente dall'Istituto Nazionale Trasporti a mezzo di autobus. Gli introiti relativi nell'esercizio 1932-33 sono stati di L. 22.000 a chilometro.
173	Pavia-Alessandria	63	13	16	29	
174	Chiavenna-Colico	26	24	5	29	
175	Torino-Arona	124	16	12	28	
176	Avezzano-Roccasecca	79	10	18	28	
177	Trento Torre Verde-Malè	60	17	10	27	
178	Barletta-Spinazzola	66	9	17	26	
179	Siena-Asciano-Grosseto	132	9	17	26	
180	Sicignano-Lagonegro	78	9	17	26	
181	Cerignola Camp.-Cerignola	7	12	14	26	
182	Aosta-Prè S. Didier	32	16	10	26	
183	Asti-Castagnole	20	11	14	25	
184	Aulla-Equi Terme	19	18	7	25	
185	Pisa-Colle Salvetti-Vada-Cecina	51	7	18	25	
186	Calalzo-Pieve di Cadore-Belluno	45	18	7	25	
187	Rovigo-Chioggia	56	10	14	24	
188	Sulmona-Isernia-Caianello	174	10	14	24	
189	Bassano-Cittadella-Padova	47	16	7	23	
190	Fabriano-Porto Civitanova	95	12	10	22	
191	Velletri-Terracina	81	10	11	21	
192	Chivasso-Asti	51	9	11	20	
193	Palazzolo-Paratico Sarnico	10	4	16	20	
194	Divaccia-Erpelle	12	5	14	19	
195	Bricherasio-Berge	12	7	12	19	
196	Torino-Saluzzo-Cuneo	91	8	11	19	
197	Iglesias-Decimomannu	38	11	8	19	
198	Campobasso-Isernia	58	11	7	18	
199	Ceva-Ormea	35	7	11	18	
200	Savigliano-Saluzzo	15	13	5	18	
201	Viterbo-Attigliano-Orte	53	7	10	17	
202	Ascoli-S. Benedetto	33	(1)	17	17	
203	Casarsa-Portogruaro	21	11	5	16	
204	Rocchetta S. Antonio-Gioia del Colle	139	6	10	16	
205	Urbino-Fabriano	79	5	11	16	
206	Pavia-Stradella	29	12	4	16	
207	Fiumicino-Roma	33	11	4	15	
208	Treviso-Portogruaro	52	9	6	15	
209	Civitavecchia-Ronciglione-Orte	86	6	8	14	

Segue: TABELLA V. — Linee con prodotto chilometrico inferiore a 50 mila lire.

Numero d'ordine	LINEE	Km.	PRODOTTO CHILOMETRICO IN MIGLIAIA DI LIRE			OSSERVAZIONI
			Viaggiatori e bagagli	Merch	Totale	
210	Palmanova-Cervignano-Pontile Grado.....	22	11	3	14	(1) Il servizio viaggiatori su questa linea viene effettuato quasi esclusivamente dall'Istituto Nazionale trasporti a mezzo di autobus. Gli introiti relativi nell'esercizio 1932-33 sono stati di L. 25.000 a chilometro.
211	Terano-Giulianova	25	(1)	14	14	
212	Gaeta-Formia-Sparanise	59	6	7	13	
213	Ladispoli-Roma	51	13	—	13	
214	Udine-Palmanova-S. Giorgio di Nogaro.....	29	11	2	13	
215	Margherita di Savoia-Ofantino	5	5	8	13	
216	Brunico-Campo Tures.....	15	9	4	13	
217	Lucca-Pontedera	25	5	7	12	
218	Cervignano-Aurisina	29	1	11	12	
219	Conegliano-Montebelluna	27	4	8	12	
220	Gemona-Casarsa	50	5	7	12	
221	Velletri-Segni	23	3	8	11	
222	Zollino-Otranto	28	7	3	10	
223	Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena.....	32	7	3	10	
224	Livorno-Colle Salvetti.. ..	17	6	2	8	
225	Busca-Dronero	12	4	3	7	
226	Trieste-Parenzo	123	4	3	7	
227	Legnago-Poiana di Granfion	49	1	5	6	
228	Sacile-Pinzano	53	4	2	6	
229	Ravenna-Faenza	34	4	1	5	
230	S. Giuseppe di Cairo-Altare.....	6	1	3	4	
231	Casarsa-Motta di Livenza	32	2	1	3	
232	Canfanaro-Rovigno	21	2	1	3	
233	Nasisi-Colle Basso	17	2	—	2	
234	Albano-Nettuno	39	2	—	2	
Linee a scartamento ridotto della Sicilia.						
I	Palermo S. Erasmo-S. Carlo	106	9	4	13	
II	Dittaino-Leonforte	15	3	7	10	
III	Castelvetrano-Magazzolo-P. Empedocle.....	123	4	5	9	
IV	Dittaino-P. Armerina-Caltagirone.....	71	4	5	9	
V	Lercara B.-Filaga-Magazzolo.....	67	4	3	7	
VI	Agrigento-Naro-Licata	59	3	3	6	
VII	Filaga-Palazzo Adriano.....	14	2	4	6	
VIII	Castelvetrano-Salaparuta-Burgio	80	2	3	5	
IX	Canicattì-Naro	14	2	1	3	





MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
FERROVIE DELLO STATO

CARTA
 DELLA RETE ESERCITATA AL 30 GIUGNO 1933-XI

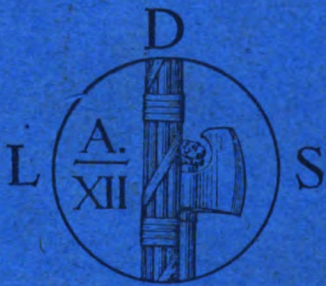
Scala di 1:2.500000

SEGNI CONVENZIONALI

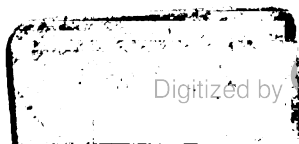
- a scartamento normale, con doppio binario
- " " " semplice " "
- " ridotto " "
- come sopra elettriche
- in costruzione
- confini di Stato

N. B. - Sono anche indicate con gli stessi segni convenzionali, ma in nero, le ferrovie esercitate dall'industria privata.





ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO
STATO - G. C. - ROMA, 1933-XII



Digitized by Google

LEGATORIA DI LIBRI
P. CICCIORICCIO
Borgo Vittorio, 26
ROMA

